

32006R1794

L 341/3

ОФИЦИАЛЕН ВЕСТНИК НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

7.12.2006

РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 1794/2006 НА КОМИСИЯТА
от 6 декември 2006 година
за установяване на обща схема за таксуване на аеронавигационното обслужване
(текст от значение за ЕИП)

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за осигуряването на аеронавигационно обслужване в единното европейско небе (Регламент за осигуряване на обслужване) ⁽¹⁾, и по-специално член 15, параграф 4 от него,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе (рамков регламент) ⁽²⁾, и по-специално член 8, параграф 2 от него,

като има предвид, че:

- (1) От Комисията се изисква да създаде обща схема за таксуване на аеронавигационното обслужване в цялата общност. Регламент с пряко приложение е най-подходящият инструмент за тази цел, за да се гарантира еднаквото прилагане на общата система за събиране на такси в единното европейско небе.
- (2) На Евроконтрол бе възложено в съответствие с член 8, параграф 1 от рамковия регламент да подпомогне Комисията при разработването на правила за прилагане на обща схема за таксуване на аеронавигационното обслужване. Настоящият регламент се базира на доклада на резултата от възлагането от 29 октомври 2004 г.
- (3) Разработването на обща схема за таксуване на аеронавигационно обслужване, предоставяно през всички фази на полета, е от изключително значение за изпълнението на единното европейско небе. Системата следва да допринесе за постигане на по-голяма прозрачност по отношение определянето, налагането и събирането на такси от ползвателите на въздушното пространство. Системата следва също така да насърчава безопасното, ефикасното и ефективното предоставяне на аеронавигационно обслужване на ползвателите на аеронавигационно обслужване, които финансират системата и стимулират предоставянето на интегрирано обслужване.
- (4) В съответствие с общата цел за подобряване на разходната ефикасност на аеронавигационното обслужване, схемата за таксуване следва да насърчи повишаването на разходната и оперативната ефикасност.

- (5) За да се предостави достъп на пътници до въздушната транспортна мрежа, и по-специално до малки и средни летища, както и до по-големи летища на приемлива цена, държавите-членки следва да са в състояние да прилагат същата единична ставка за таксуване на терминалното обслужване на всички летища, обслужвани от същия доставчик на обслужване на въздушния трафик, или в няколко групи от такива летища, в зависимост от случая, за да покриват общите разходи за терминално обслужване.
- (6) Общата схема за таксуване следва да бъде в съответствие с член 15 от Конвенцията на ИКАО за международно гражданско въздухоплаване от Чикаго, 1944 г.
- (7) Тъй като мнозинството от държавите-членки са страни по Многостранното споразумение на Евроконтрол за пътните такси от 12 февруари 1981 г. и Общността подписа протокол за присъединяване към ревизираната Конвенция Евроконтрол, правилата, разработени в настоящия регламент, следва да са в съответствие със системата за пътни такси на Евроконтрол.
- (8) Схемата за таксуване следва да позволява оптимално използване на въздушното пространство, като отчита потоците на въздушния трафик, по-специално в рамките на функционалните блокове на въздушното пространство, както са установени в съответствие с член 5 от Регламент (ЕО) № 551/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за организацията и използването на въздушното пространство в единното европейско небе (Регламент за въздушното пространство) ⁽³⁾.
- (9) Съгласно изявлението, приложено към Регламента за въздушното пространство ⁽⁴⁾, Комисията ще изготви до 2008 г. доклад относно придобития опит по създаването на функционални блокове въздушно пространство. По това време Комисията ще направи преценка на трудностите, които могат да възникнат от поддържането на отделни единични ставки в рамките на функционален блок въздушно пространство.
- (10) Необходимо е да се създадат изисквания за пълна и прозрачна информация за разходната база, която своевременно да се предостави на разположение на представителите на ползвателите на въздушното пространство и на компетентните органи.
- (11) Нивото на наложените такси, по-специално на леки въздухоплавателни средства, не следва да обезсърчава използването на съоръженията и услугите, необходими за безопасността или въвеждането на нови техники и процедури.

⁽¹⁾ ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 10.

⁽²⁾ ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1.

⁽³⁾ ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 20.

⁽⁴⁾ ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 25.

- (12) Формулата за таксуване за терминално аеронавигационно обслужване следва да отразява различния характер на това обслужване в сравнение с аеронавигационното обслужване по маршрута.
- (13) Държавите-членки следва да са в състояние да определят техните единични ставки колективно, по-специално когато зоните за таксуване се простират във въздушното пространство на повече от една държава-членка или когато те са страни по съвместна система за събиране на пътни такси.
- (14) За да се подобри ефикасността на схемата за таксуване и да се намали административното и счетоводното работно натоварване, държавите-членки следва да са в състояние да събират маршрутните такси колективно в съвместна система за таксуване на маршрути чрез единична такса на полет.
- (15) Важно е да се засилят правните способности, необходими, за осигуряване на своевременното и пълно заплащане на аеронавигационните такси от ползватели на аеронавигационно обслужване.
- (16) Таксите, налагани на ползвателите на въздушното пространство, следва да се създават и прилагат по справедлив и прозрачен начин, след консултации с ползвателите. На тези такси следва да се извършва редовен преглед.
- (17) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета за единното небе,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА I

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Член 1

Предмет и обхват

1. Настоящият регламент установява необходимите мерки за развиване на схема за таксуване на аеронавигационното обслужване, която е съвместима със Системата за пътни такси на Евроконтрол.
2. Настоящият регламент се прилага за аеронавигационно обслужване, предоставяно от доставчици на аеронавигационно обслужване, определено в съответствие с член 8 от Регламент (ЕО) № 550/2004, и от доставчици на метеорологично обслужване, ако са определени в съответствие с член 9, параграф 1 от посочения регламент, за общ въздушен трафик в рамките на ИКАО — регионите Европа и Африка, където държавите-членки отговарят за предоставянето на аеронавигационно обслужване.
3. Държавите-членки могат да прилагат настоящия регламент за аеронавигационно обслужване, предоставяно във въздушното

пространство, за което отговарят в други региони на ИКАО, при условие че те информират за това Комисията и другите държави-членки.

4. Държавите-членки могат да прилагат настоящия регламент за доставчици на аеронавигационно обслужване, които са получили разрешение да предоставят въздухоплавателни услуги без сертифициране, в съответствие с член 7, параграф 5 от Регламента за предоставяне на услуги.

5. Държавите-членки могат да решат да прилагат настоящия регламент за аеронавигационно обслужване, предоставяно в летища с по-малко от 50 000 движения на търговски въздушен транспорт годишно, независимо от максималната маса при излитане и броя на пасажерските места, като движенията се броят като сума на движенията и се изчисляват като средна стойност през предишните три години.

Държавите-членки информират Комисията за това. Комисията ще публикува периодично актуализиран списък на освободените от това задължение летища.

6. Без да се накърнява прилагането на принципите, упоменати в членове 14 и 15 от Регламента за предоставяне на услуги, държавите-членки могат да решат да не изчисляват терминални такси, както е уредено в член 11 от настоящия регламент, и да не определят терминални единични ставки, както е упоменато в член 13 от настоящия регламент, по отношение на аеронавигационно обслужване, предоставени летища с по-малко от 150 000 движения на търговския въздушен транспорт годишно, независимо от максималната маса при излитане и броя на пасажерските места, като движенията се броят като сума на движенията и се изчисляват като средна стойност през предишните три години.

Преди да вземат това решение, държавите-членки правят преценка на степента, до която условията, постановени в приложение I, включително консултиране с представители на ползватели на въздушното пространство, са изпълнени.

Окончателната оценка дали условията са изпълнени и решението на държавата-членка се публикуват и се съобщават на Комисията, като се дава пълна обосновка за заключенията на държавата-членка, включително резултата от консултиране с ползвателите.

Член 2

Дефиниции

По смисъла на настоящия регламент се прилагат дефинициите в член 2 от рамковия регламент.

В допълнение се прилагат следните дефиниции:

- a) „ползвател на въздухоплавателни услуги“ е операторът на въздухоплавателното средство по времето, когато полетът е бил изпълнен, или ако самоличността на оператора не е известна, собственикът на въздухоплавателното средство, освен ако той не докаже, че друго лице е било операторът по това време;

- б) „представител на ползватели на въздушното пространство“ е юридическо лице или организация, представляващи интересите на една или няколко категории ползватели на въздухоплавателни услуги;
- в) „IFR“ означава Правила за летене по прибори, както са дефинирани в приложение 2 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване от Чикаго, 1944 г. (десето издание — юли 2005 г.);
- г) „VFR“ означава Правила за видимост при полет, както са дефинирани в приложение 2 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване от Чикаго, 1944 г. (десето издание — юли 2005 г.);
- д) „зона за събиране на такси по маршрута“ е обем на въздушно пространство, за което са създадени единна ценова база и единна ставка;
- е) „терминална зона за събиране на такси“ е летище или група летища, за които са създадени единна ценова база и единна ставка;
- ж) „търговски въздушен транспорт“ е операция на въздухоплавателно средство, включващо транспортиране на пътници, карго или поща срещу заплащане или под наем.

Член 3

Принципи на системата за събиране на такси

1. Схемата за таксуване отразява разходите, направени пряко или непряко, при предоставянето на въздухоплавателни услуги.
2. Разходите за услуги по време на път се финансират с помощта на пътни такси, наложени на ползвателите на въздухоплавателни услуги.
3. Разходите за терминални услуги се финансират с помощта на терминални такси, наложени на ползвателите на въздухоплавателни услуги, и/или други приходи, включително кръстосани субсидии в съответствие със законодателството на Общността.
4. Параграфи 2 и 3 не накарват финансирането на освобождаването на някои ползватели на въздухоплавателни услуги през други източници на финансиране в съответствие с член 9.
5. Схемата за таксуване осигурява прозрачност и консултиране на разходната база и разпределението на разходите между различните услуги.

Член 4

Създаване на зони за събиране на такси

1. Държавите-членки създават зони на въздушното пространство за събиране на такси, което попада под тяхна отговорност, когато аеронавигационното обслужване се предоставя на ползватели на въздушно пространство.

2. Зоните за събиране на такси се дефинират по начин, съгласуван с контролните операции и услуги на въздушния трафик, след консултиране с ползвателите на въздушното пространство.

3. Зона за събиране на пътни такси се простира от земята до, включително, горното въздушно пространство, без да се накарва възможността държава-членка да създаде специфична зона за комплексна терминална площ след консултиране с ползвателите на въздушното пространство.

4. Ако зоните за събиране на такси се простират през въздушното пространство на повече от една държава-членка, съответните държави-членки осъществяват съответните договорености, за да осигурят съгласуваност и еднообразие в прилагането на настоящия регламент за съответното въздушно пространство. Те информират Комисията и Евроконтрол за това.

ГЛАВА II

РАЗХОДИ ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ УСЛУГИ

Член 5

Допустими услуги, съоръжения и дейности

1. Доставчиците на аеронавигационно обслужване, упоменати в член 1, параграфи 2 и 4, доказват разходите, направени при предоставяне на въздухоплавателни услуги във връзка със съоръженията и услугите, предвидени и изпълнени по Плана за регионално въздухоплаване на ИКАО, европейски регион, в зоните за събиране на такси, за които те отговарят.

Тези разходи включват управленски и административни разходи, обучение, проучвания, изпитания и изпитвания, както и изследвания и разработки, разпределени на тези услуги.

2. Държавите-членки могат да доказват следните разходи, когато те са направени във връзка с предоставянето на аеронавигационно обслужване:

- а) разходи, направени от съответните национални органи;
- б) разходи, направени от признатите организации, както са посочени в член 3 от регламента за предоставяне на услуги;
- в) разходи, произлизащи от международни споразумения.

3. Без да се накарват други източници на финансиране и с оглед на високо ниво на безопасност, разходна ефективност и предоставяне на услуги, таксите могат да се използват за осигуряване на финансиране за проекти, разработени да подпомагат специфични категории на ползватели на въздушното пространство и/или доставчици на аеронавигационно обслужване, за да се подобрят колективните инфраструктури на въздухоплаването, предоставянето на аеронавигационно обслужване и използването на въздушното пространство в съответствие със законодателството на Общността.

Член 6

Изчисляване на разходите

1. Разходите за допустими услуги, съоръжения и дейности по смисъла на член 5 се доказват по такъв начин, че да се съгласуват със сметките, упоменати в член 12 от Регламента за предоставяне на услуги, за периода от 1 януари до 31 декември. Независимо от това еднократните ефекти в резултат на въвеждането на Международните счетоводни стандарти могат да се разпределят за период не по-дълъг от 15 години.

2. Разходите, упоменати в параграф 1, се разбиват на разходи за персонал, други оперативни разходи, амортизационни разходи, капиталови разходи и обекти от изключителен характер, включително платени невъзстановими такси и данъци, и всички други свързани разходи.

Разходите за персонала включват брутни възнаграждения, плащания на извършен труд, вноски за сметка на работодателя в схемите за социално осигуряване, както и разходи за пенсии и други допълнителни възнаграждения.

Други оперативни разходи включват разходи, направени за покупка на стоки и услуги, използвани за предоставяне на въздухоплавателни услуги, по-специално услуги от външни изпълнители, например комуникации, външен персонал, например консултанти, материали, енергия, комунални услуги, наеми на сгради, оборудване и съоръжения, поддръжка, разходи за застраховки и транспортни разходи. Когато доставчик на аеронавигационно обслужване закупува друго аеронавигационно обслужване, доставчикът на услуги включва действителните разходи за тези услуги в другите си оперативни разходи.

Амортизационните разходи са свързани с общите дълготрайни активи в експлоатация за целите на въздухоплавателни услуги. Дълготрайните активи се амортизират в съответствие с техния очакван полезен живот, като се използва линейният метод, приложен към историческите стойности на активите, които се амортизират. Когато активите принадлежат на доставчик на аеронавигационно обслужване, който е субект на система за материално стимулиране, както е упоменато в член 12, параграф 2, за изчисляването на амортизацията може да се приложи счетоводство на базата на текущите разходи вместо счетоводство на база на предшестваща стойност. Методът остава постоянен за срока на амортизацията.

Капиталовите разходи са равни на производението на:

- a) сумата на нетната балансова стойност на дълготрайните активи, използвани от доставчика на аеронавигационното обслужване в експлоатация или в строеж, и на средната стойност на нетните текущи активи, които се изискват за предоставянето на въздухоплавателни услуги; и
- b) претеглената средна стойност на лихвения процент по дълговите ценни книжа и на нетната рентабилност.

Обектите от изключителен характер са еднократни разходи във връзка с предоставянето на въздухоплавателни услуги, които са направени през годината.

3. За целите на параграф 2, пета алинея тегловните коефициенти се базират на съотношението на финансирането чрез дълг или собствен капитал. Лихвеният процент по дълговите ценни книжа е равен на средния лихвен процент по дълговите ценни книжа, емитирани от доставчика на аеронавигационно обслужване. Нетната рентабилност отчита финансовия риск, свързан с доставчика на аеронавигационно обслужване, въз основа на националния курс на облигациите. Когато доставчикът на аеронавигационно обслужване е субект на система за материално стимулиране, както е упоменато в член 12, параграф 2, може да се добави допълнителна премия, за да се осигури адекватно възнаграждение на специфичния финансов риск, поет от този доставчик.

Когато активите не принадлежат на доставчика на аеронавигационно обслужване, но са включени в изчислението на капиталовите разходи, държавите-членки осигуряват разходите на тези активи да не се възстановяват два пъти.

Член 7

Разпределяне на разходи

1. Разходите за допустими услуги, улеснения и дейности по смисъла на член 5 се разпределят по прозрачен начин на зоните за таксуване, по отношение на които те действително са направени.

Когато разходите са направени през различни зони за таксуване, те се разпределят пропорционално на базата на прозрачна методология, както се изисква в член 8.

2. Разходите за терминални услуги са свързани със следните услуги:

- a) летищни контролни услуги, летищни услуги по информация за полети, включително консултативни услуги за въздушния трафик и услуги по подаване на сигнал за тревога;
- b) услуги по въздушния трафик, свързани с подхождането и излитането на въздухоплавателно средство в рамката на дадено разстояние от летището на базата на експлоатационните изисквания;
- b) подходящо разпределение на всички други компоненти на въздухоплавателни услуги, отразяващи пропорционално приспадане между услугите по маршрута и терминалните услуги.

3. Разходите за услуги по маршрута са свързани с разходите, упоменати в параграф 1, с изключение на разходите, упоменати в параграф 2.

4. Ако VFR полети са освобождавани от задължения в съответствие с член 9, доставчикът на аеронавигационно обслужване идентифицира разходите за въздухоплавателни услуги, предоставени на VFR полети, отделно от разходите, предоставени на IFR полети. Тези разходи могат да бъдат доказани чрез методологията на пределния разход, която отчита полетите за IFR полетите, произтичащи от услугите, оказани на VFR полети.

Член 8

Прозрачност на разходната база

1. Без да се накърнява член 18 от Регламента за предоставяне на услуги, държавите-членки и/или доставчиците на аеронавигационно обслужване организират обмен на информация за разходните бази, планираните инвестиции и очаквания трафик с представителите на ползвателите на въздушното пространство, ако последните го поискат. Впоследствие те предоставят своите съответни разходи, доказани в съответствие с член 5, на разположение по прозрачен начин на представителите на ползвателите на въздушното пространство, на Комисията и, когато е приложимо, на Евроконтрол, най-малкото ежегодно.

2. Информацията, упомената в параграф 1, се базира на отчетните таблици и подробни правила, постановени в приложение II, или когато държава-членка е взела решението, упоменато в член 1, параграф 6, или е дала индикация на Комисията, че обмисля такова решение, в приложение III, част 1.

ГЛАВА III

**ФИНАНСИРАНЕТО НА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА
ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ УСЛУГИ ЧРЕЗ ТАКСИ ЗА
АЕРОНАВИГАЦИОННО ОБСЛУЖВАНЕ**

Член 9

Освобождаване от такси за аеронавигационно обслужване

1. Държавите-членки освобождават от пътни такси:

- а) полети, извършени от въздухоплавателно средство, чието максимално допустимо тегло на излитане е по-малко от два метрични тона;
- б) смесени VFR/IFR полети в зоните за събиране на такси, когато те се извършват изключително под VFR и когато такса не се налага за VFR полети;
- в) полети, извършени изключително за транспортиране на официална мисия на властващ монарх и най-близките членове на неговото семейство, държавни глави, правителствени ръководители и министри; във всички случаи това трябва да бъде доказано с подходящ индикатор на статуса в плана на полета;
- г) полети за издирване и спасяване, разрешени от съответен компетентен орган.

2. Държавите-членки могат да освобождават от пътни такси:

- а) военни полети, извършвани от военни въздухоплавателни средства на някоя страна,

б) тренировъчни полети, извършвани изключително с цел получаване на лиценз или в случай на оценяване на техническия авиационен персонал, когато това е доказано с подходяща забележка в плана на полета; полетите следва да се извършват единствено във въздушното пространство на съответната държава-членка; полетите не следва да служат за транспортиране на пътници и/или карго, нито за позициониране или пренасяне на въздухоплавателно средство;

в) полети, извършвани специално за целите на проверка или тестване на техниката, използвана или предназначена за използване като наземна помощ за аеронавигация, изключвайки позициониращите полети на въпросните въздухоплавателни средства;

г) полети, приключващи на летището, от което въздухоплавателното средство е излетяло, и през които не е правено междинно кацане;

д) VFR полети;

е) хуманитарни полети, за които има разрешение от съответен компетентен орган;

ж) митнически и полицейски полети.

3. Държавите-членки могат да освободят от терминални такси полетите, упоменати в параграфи 1 и 2.

4. Разходите, направени за освободените полети, не се вземат предвид при изчисляването на единичните ставки.

Тези разходи са съставени от:

а) разходите за освободените VFR полети, както са идентифицирани в член 7, параграф 4; и

б) разходите за освободените IFR полети, които се изчисляват като произведение на разходите, направени за IFR полети, и съотношението на броя на освободените единици за услугата и общия брой единици за услугата; разходите, направени за IFR полети, са равни на общите разходи, намалени с разходите за VFR полети.

Държавите-членки осигуряват разходите на доставчиците на аеронавигационно обслужване, направени за освободени полети, да им бъдат възстановени.

Член 10

Изчисляване на пътни такси

1. Пътната такса за специфичен полет в специфична зона за събиране на пътни такси е равна на произведението на единичната ставка, установена за тази зона за събиране на пътни такси, и маршрутните единици за услугата за този полет.

2. Без да се накърнява прилагането от държава-членка на система за материално стимулиране по отношение на доставчици на аеронавигационно обслужване в съответствие с член 12, параграф 2, единичната ставка в зоната за събиране на пътни такси се изчислява чрез разделяне на прогнозния брой единици за услугата, за които се събират пътни такси за съответната година, на прогнозните разходи за въздухоплавателни услуги. Прогнозните разходи включват салдото в резултат от превишено или намалено възстановяване от предишни години.

3. Маршрутните единици за услугата се изчисляват в съответствие с приложение IV.

Член 11

Изчисляване на терминални такси

1. Без да се накърнява възможността по член 3 за финансиране на терминалните въздухоплавателни услуги чрез други източници на финансиране, терминалната такса за специфичен полет в специфична терминална зона за събиране на такси е равна на производението на единичната ставка, определена за тази терминална зона за събиране на такси, и терминалните единици за услугата за този полет.

2. Без да се накърнява прилагането от държава-членка на система за материално стимулиране по отношение на доставчици на аеронавигационно обслужване в съответствие с член 12, параграф 2, единичната ставка в терминалната зона за събиране на такси се изчислява чрез разделяне на прогнозния брой на подлежащите на таксуване терминални единици за услугата за съответната година на прогнозните разходи за въздухоплавателни услуги. Прогнозните разходи включват салдото в резултат от превишено или намалено възстановяване от предишни години.

3. Терминалните единици за услугата се изчисляват в съответствие с приложение V.

Член 12

Системи за материално стимулиране

1. Държавите-членки могат да създават или одобряват подходящи системи за материално стимулиране, състоящи се от финансови предимства и пречки, приложени на недискриминационна и прозрачна база, за да подкрепят подобренията в предоставянето на въздухоплавателни услуги, които водят до различно изчисляване на таксите, постановени в параграфи 2 и 3. Тези стимули могат да се прилагат за доставчици на аеронавигационно обслужване и/или ползватели на въздушното пространство.

2. Когато държава-членка реши да прилага система за материално стимулиране на доставчици на аеронавигационно обслужване, тя след консултацията, упомената в член 15, определя предварително условията за определяне на максималното ниво на единичната ставка или на прихода за всяка година през период, който не превишава пет години. Тези условия се определят с позоваване на проектираното ниво на разходи (включително капиталовите разходи) през периода и могат също да определят финансовите модуляции (над или под очакваните разходи) на базата на специфични аспекти на изпълнението на доставчиците на аеронавигационно обслужване, които могат да включват

ефикасност, качество на услуга, изпълнението на специфични проекти, етапи или компетенции или ниво на сътрудничество с други доставчици на аеронавигационно обслужване с оглед отчитане на ефектите на мрежата.

3. Когато държава-членка реши да прилага система за материално стимулиране, включително ношни модуляции, по отношение на ползватели на въздухоплавателни услуги, тя след консултацията, упомената в член 15, модулира таксите, натрупани от тях, за да отрази усилията, направени от тези ползватели, за да се оптимизира използването на въздухоплавателни услуги, да се намалят общите разходи на тези услуги и да се увеличи тяхната ефективност, по-специално с намаляване на таксите съгласно преносимо по въздуха оборудване, което увеличава капацитета, или за да компенсира неудобството на избиране на по-малко претоварени маршрути.

Системата за материално стимулиране се ограничава по време, срок и количество. Преценените икономии, генерирани от подобренията на оперативната ефикасност, компенсират най-малкото разходите за стимулирането в рамките на обоснована времева рамка. Системата подлежи на редовни прегледи с участието на представители на ползватели на въздушното пространство.

4. Държавите-членки, които създават или одобряват системи за материално стимулиране, извършват мониторинг на правилното прилагане на тези системи от доставчиците на аеронавигационно обслужване.

Член 13

Определяне на единични ставки за зони за събиране на такси

1. Държавите-членки осигуряват единичните ставки за всяка зона за събиране на такси ежегодно. Те могат също да осигурят предварителното определяне за всяка година за период, не по-дълъг от пет години.

2. В случай на неочаквано големи промени на трафика или разходите единичните ставки могат да се изменят през годината.

3. Държавите-членки информират Комисията и Евроконтрол, при необходимост, за единичните ставки, определени за всяка зона за събиране на такси.

Член 14

Събиране на такси

1. Държавите-членки могат да събират такси чрез единично събиране на такси на полет.

2. Ползвателите на въздухоплавателни услуги заплащат своевременно и изцяло всички въздухоплавателни такси.

3. Държавите-членки осигуряват прилагането на ефективни мерки за налагане. Тези мерки могат да включват отказване на услуги, задържане на въздухоплавателно средство или други мерки за принудително налагане в съответствие с приложимото законодателство.

Член 15

Прозрачност на механизма на събиране на такси

1. Държавите-членки осигуряват редовни консултации с представители на ползвателите на въздушното пространство по политиката на събиране на такси. В тази връзка те им предоставят необходимата информация за техния механизъм на събиране на такси, както е постановено в приложение VI, или когато държава-членка е взела решението, упоменато в член 1, параграф 6, с необходимата информация, както е постановено в приложение III, част 2, и организират ефективно и прозрачно консултативно изслушване за представяне на тази информация, както и информацията, упомената в член 8, в присъствието на участващите доставчици на аеронавигационно обслужване.

2. Без да се накърнява член 18 от Регламента за предоставяне на услуги, съответната документация се поставя на разположение на представителите на ползвателите на въздушното пространство, на Комисията, на Евроконтрол и на националните надзорни органи три седмици преди консултативното изслушване.

ГЛАВА IV

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 16

Обжалване

Държавите-членки осигуряват решенията, взети в съответствие с настоящия регламент, да са правилно обосновани и да подлежат на ефективен преглед и/или процедури на обжалване.

Член 17

Улесняване на мониторинга за съответствие

Доставчиците на аеронавигационно обслужване улесняват инспекциите и проучванията на националния надзорен орган или на

признати организации, действащи от името на последния, включително посещения на място. Лицата, упълномощени от тези органи, имат право да:

- а) извършват преглед на релевантните счетоводни документи, инвентарни книги и всякакви други материали, отнасящи се до определянето на въздухоплавателни такси;
- б) правят копия или извлечения от такива документи;
- в) искат устни обяснения на място;
- г) влизат в съответните помещения, земи или транспортни средства.

Тези инспекции и проучвания се извършват в съответствие с процедурите в сила в държавата-членка, в която се предприемат.

Член 18

Влизане в сила

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

2. Настоящият регламент се прилага от 1 януари 2007 г.

Независимо от това държавите-членки могат да отложат прилагането на членове 9, 10, 12, 13 и 14 по отношение на таксите по маршрута до 1 януари 2008 г.

Държавите-членки могат да отложат прилагането на член 9 и членове 11—15 по отношение на терминалните такси до 1 януари 2010 г.

Ако държави-членки решат да отложат прилагането в съответствие с втората и третата алинея, те нотифицират Комисията за това.

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

Съставено в Брюксел на 6 декември 2006 година.

За Комисията

Jacques BARROT

Заместник-председател

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ОЦЕНКА НА УСЛОВИЯТА ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕТО НА АЕРОНАВИГАЦИОННО ОБСЛУЖВАНЕ НА ЛЕТИЩА, ПОПАДАЩИ В ОБХВАТА НА ЧЛЕН 1, ПАРАГРАФ 6

Условията за оценяване по член 11, параграф 6 са следните:

1. Обемът, в който доставчици на аеронавигационно обслужване могат свободно да предлагат да предоставят или да се оттеглят от предоставянето на въздухоплавателни услуги на летища:
 - съществуването по един или друг начин на значителни икономически бариери, които биха могли да предотвратят доставчици на аеронавигационно обслужване да предлагат да предоставят или да се оттеглят от предоставянето на въздухоплавателни услуги,
 - съществуването по един или друг начин на значителни правни бариери, които биха могли да предотвратят доставчици на аеронавигационно обслужване да предлагат да предоставят или да се оттеглят от предоставянето на въздухоплавателни услуги,
 - продължителност на срока на договора,
 - съществуване на процедура, която позволява прехвърлянето на активи и персонал от един доставчик на аеронавигационно обслужване на друг доставчик на аеронавигационно обслужване.
2. Степента, до която летища могат свободно да определят кой ще доставя техните въздухоплавателни услуги, включително възможността за собствена доставка:
 - способността на летища да работят за осигуряване на собствена доставка на аеронавигационно обслужване,
 - съществуването по един или друг начин на правни, договорни или практически бариери пред способността на летище да смени доставчик на аеронавигационно обслужване,
 - ролята на представителите на ползвателите на въздушното пространство в процеса на подбор на доставчик на аеронавигационно обслужване.
3. Степента, до която има набор от доставчици на аеронавигационно обслужване, от които летището може да избира:
 - съществуването по един или друг начин на структурна неизменяемост, която ограничава ефективния избор на въздухоплавателни услуги за летища,
 - доказателства за алтернативни доставчици на аеронавигационно обслужване, включително опция за собствена доставка, което осигурява избор при селекцията на въздухоплавателни услуги от летища.
4. Степента, до която летища са подложени на натиск за пълна издръжка или регулиране на базата на материалното стимулиране:
 - дали летища активно се конкурират за бизнеса на авиолиниите,
 - степента, до която летища поемат таксата за въздухоплавателни услуги,
 - дали летищата оперират в конкурентна среда или при икономическо стимулиране, да ограничи отгоре цените или по някакъв друг начин да стимулира намаляването на цените.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ПРОЗРАЧНОСТ НА ЦЕНОВАТА БАЗА

1. ОТЧЕТНА ТАБЛИЦА

Държавите-членки и доставчиците на аеронавигационно обслужване попълват следната отчетна таблица за всяка зона за събиране на такси, за която отговарят.

Стойностите са действителните за година (n – 3) до година (n – 1) и планираните стойности за година (n) и след това. Планираните разходи се определят на базата на заверените сметки. Планираните разходи се определят в съответствие с бизнес плана, изискван от сертификата, упоменат в член 7 от Регламента за предоставяне на услуги.

Разходите се определят в местната валута.

Таблица 1

Общи разходи

Организация:

Зона за събиране на такси:

Година n:

(n-3) A	(n-2) A	(n-1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P	(n + 5) P
------------	------------	------------	----------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Разбивка по основни позиции

Персонал								
Други оперативни разходи								
Амортизация								
Разход за капитал								
Обекти от изключителен характер								
Общо разходи								

Разбивка по услуги

Управление на въздушното движение								
Комunikации								
Навигация								
Наблюдение								
Издирване и спасяване								
Летателна информация								
Метеорологични услуги								
Разходи за надзор								
Разходи на други държави								
Общо разходи								

(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
------------	------------	------------	----------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Допълнителна информация за обменния курс на националната валута спрямо еурото

Обменен курс (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
------------	------------	------------	----------	------------	------------	------------	------------	------------

Допълнителна информация за разхода за капитал

Среден оперативен капитал								
От който средно дългосрочни активи								
Капиталови разходи преди облагане (%)								
Нетна рентабилност (%)								
Средна лихва по дългове (%)								

2. ДОПЪЛНИТЕЛНА ИНФОРМАЦИЯ

Допълнително държавите-членки и доставчиците на аеронавигационно обслужване предоставят най-малкото следната информация:

- описание на методологията, използвана за разпределяне на разходите за улеснения и услуги между различните въздухоплавателни услуги на базата на списъка на улесненията и услугите, изброени в Регионалния план за въздухоплаване на ИКАО, европейски регион (Док.7754), и описание на методологията, използвана за разпределяне на тези разходи между различните зони за таксуване,
- описание и обяснение на разликите между планираните и действителните стойности за година (n — 1),
- описание и обяснение на петгодишните планирани разходи на базата на бизнес плана,
- описание на разходите, направени от държави-членки (разходи на други държави),
- описание и обяснение на метода, приет за изчисляване на разходите за амортизация: исторически цени или текущи цени. Когато е прието осчетоводяване по текущи цени, предоставяне на информация за сравними исторически цени,
- обосновка за капиталовите разходи, включително компонентите на базата на активите,
- описание на разходите за всяко летище за всяка зона за терминално таксуване; за летища с по-малко от 20 000 търговски въздушни транспортни движения годишно се изчисляват като средната стойност през предишните три години; разходите могат да бъдат представени съвкупно за всяко летище,
- разбивка на метеорологичните разходи на преки разходи и „същински метеорологични разходи“, дефинирани като разходите за поддържащите съоръжения и услуги, които също обслужват метеорологичните изисквания по принцип. Те включват общ анализ и прогнозиране, радарно и сателитно наблюдение на времето, мрежи за наблюдение на повърхността и горното въздушно пространство, метеорологични комуникационни системи, центрове за обработка на данни и поддържащи съществени изследвания, обучение и администриране,
- описание на методологията, използвана за разпределяне на общите метеорологични разходи и същинските метеорологични разходи на гражданското въздухоплаване, и между зоните за събиране.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА ПРОЗРАЧНОСТ ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ УСЛУГИ НА ЛЕТИЩА, ПОПАДАЩИ В ОБХВАТА НА ЧЛЕН 1, ПАРАГРАФ 6

1. РАЗХОДИ ЗА АЕРОНАВИГАЦИОННИ УСЛУГИ

1.1. Отчетна таблица

Доставчиците на аеронавигационно обслужване попълват следната отчетна таблица за всяка терминална зона за събиране на такси, за която те отговарят.

Цифрите са действителните за година (n - 3) до година (n - 1) и планираните цифри за година (n) и след това. Планираните разходи се определят на базата на заверените сметки. Планираните разходи се определят в съответствие с бизнес плана, изискван от сертификата.

Разходите се определят в местната валута.

Таблица 1

Общи разходи

Организация:

Зона за събиране на такси:

Година n:

(n-3) A	(n-2) A	(n-1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P	(n + 5) P
------------	------------	------------	----------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Разбивка по основни позиции

Персонал								
Други оперативни разходи								
Амортизация								
Капиталов разход								
Обекти от изключителен характер								
Общо разходи								

1.2. Допълнителна информация

Допълнително доставчиците на аеронавигационно обслужване предоставят най-малкото следната информация:

- описание на методологията, използвана за разпределяне на разходите за улеснения и услуги между различните въздухоплавателни услуги на базата на списъка на улесненията и услугите, изброени в Регионалния план за въздухоплаване на ИКАО, европейски регион (Док. 7754),
- описание и обяснение на разликите между планираните и действителните цифри за година (n — 1),
- описание и обяснение на петгодишните неуплатени планирани разходи на базата на бизнес плана,
- описание и обяснение на метода, приет за изчисляване на разходите за амортизация: исторически цени или текущи цени,
- обосновка за капиталовите разходи.

2. ФИНАНСИРАНЕ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ УСЛУГИ

Доставчиците на аеронавигационно обслужване предоставят следната информация за всяка терминална зона за събиране на такси:

- описание на начина(ите), с който(които) се финансират разходите за въздухоплавателни услуги.

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА МАРШРУТНИТЕ ЕДИНИЦИ ЗА УСЛУГАТА

1. Маршрутни единици за услугата се изчисляват като произведение на коефициента за разстояние и тегловния коефициент на съответното въздухоплавателно средство.
2. Коефициентът за разстояние се получава чрез разделяне на сто на броя на километрите, прелетени в разстоянието на големия кръг между точките на влизане и излизане на зоните на таксуване съгласно най-последния известен план за полет, регистриран от съответното въздухоплавателно средство за целите на потока на въздушния трафик.
3. Ако точката на влизане и излизане на един полет са идентични в зона за събиране на такси, коефициентът на разстояние е равен на разстоянието в големия кръг на разстоянието между тези точки и най-далечната точка на плана на полета.
4. Разстоянието, което се взема предвид, се намалява с 20 km за всяко излитане от и за всяко кацане на територията на държава-членка.
5. Тегловният коефициент, изразен като число, закръглено до две стотни, е квадратният корен на частното, получено при разделянето с петдесет броят на метричните тонове на максималното сертифицирано тегло на излитане на въздухоплавателното средство, както е показано в сертификата за летателна годност или друг еквивалентен официален документ, представен от оператора на въздухоплавателното средство. Когато това тегло не е известно, се използва теглото на най-тежкото известно съществуващо въздухоплавателно средство от същия тип. Когато въздухоплавателно средство има много сертифицирани максимални тегла на излитане, се използва максималното. Когато оператор на въздухоплавателно средство експлоатира две или повече въздухоплавателни средства, които са различни версии на същия тип, средната стойност на максималните тегла на излитане на всичките му въздухоплавателни средства се използва за всяко въздухоплавателно средство от този тип. Изчисляването на тегловния коефициент за тип въздухоплавателно средство и за оператор се извършва поне веднъж годишно.

ПРИЛОЖЕНИЕ V

ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА ТЕРМИНАЛНИТЕ ЕДИНИЦИ ЗА УСЛУГАТА

1. Терминалните единици за услугата са равни на тегловния коефициент за съответното въздухоплавателно средство.
 2. Тегловният коефициент, изразен като число, закръглено до две стотни, е квадратният корен на частното, получено при разделянето с петдесет броят на метричните тонове на максималното сертифицирано тегло на излитане на въздухоплавателното средство, посочено в приложение IV, параграф 5, на степен 0,7. Независимо от това през преходен период от пет години след изчисляването на първата терминална единична ставка по настоящия регламент този степенен показател е между 0,5 и 0,9.
-

ПРИЛОЖЕНИЕ VI

МЕХАНИЗЪМ НА СЪБИРАНЕ НА ТАКСИ

1. ОТЧЕТНА ТАБЛИЦА

Държавите-членки попълват следната отчетна таблица за всяка зона за събиране на такси, за която отговарят. Държавите-членки предоставят също консолидирана таблица 1 за всяка зона за събиране на такси, за която те отговарят. Когато зона за събиране на такси се простира във въздушното пространство на повече от една държава-членка, те попълват таблицата съвместно в съответствие с правилата, посочени в член 4, параграф 4.

Цифрите са действителните за година (n - 3) до година (n - 1) и планираните цифри за година (n) и след това. „Общите разходи“ се определят като сумата на всички общи разходи, представени в таблица 1, които са разпределени на тази зона за събиране на такси.

Таблица 2

Изчисляване на единичната ставка

Организация(и):

Зона за събиране на такси:

Година n:

(n-3)	(n-2)	(n-1)	(n)	(n+1)	(n+2)	(n+3)	(n+4)	(n+5)
A	A	A	F	F	P	P	P	P

Единични ставки (в еуро)

Общи разходи ⁽¹⁾								
Разходи за освободени полети								
Пренесени разходи в година n								
Приход от други източници								
Подлежащи на таксуване разходи								
Общо единици за услугата								
Подлежащи на таксуване единици за услугата								
Единична ставка ⁽²⁾								

⁽¹⁾ Като сума на всички общи разходи, представени в таблица 1, които са разпределени на тази зона за събиране на такси (когато някои въздухоплавателни услуги са възложени на външни изпълнители, величината, която се взема предвид, е величината на годишния разход).

⁽²⁾ Единична ставка = Подлежащ разход/Подлежащи на таксуване единици за услугата

(n-3)	(n-2)	(n-1)	(n)	(n+1)	(n+2)	(n+3)	(n+4)	(n+5)
A	A	A	F	F	P	P	P	P

Единични ставки (в национална валута)

Обменен курс (1 EUR =)								
Единична ставка								

(n-3)	(n-2)	(n-1)	(n)	(n+1)	(n+2)	(n+3)	(n+4)	(n+5)
A	A	A	F	F	P	P	P	P

Салдо за прехвърляне (в национална валута)

Такси, фактурирани на ползватели								
Действителни общи разходи								
Приход от други източници								
Действителни разходи за освободени полети								
Пренесени разходи в година n								
Салдо за година (n)								

2. ДОПЪЛНИТЕЛНА ИНФОРМАЦИЯ

Допълнително държавите-членки събират и предоставят най-малкото следната информация:

- описание и обосновка за създаването на различните зони за таксуване, по-специално по отношение на терминалните зони за таксуване и потенциални кръстосани субсидии между летища,
 - описание и обяснение на изчислението на прогнозните подлежащи на таксуване единици за услугата,
 - описание и обяснение на методологията, използвана по отношение на възстановяване на салдото в резултат на превишено или намалено възстановяване от предишни години,
 - описание на политиката на възстановяване и описание на финансовите средства за покриване на свързаните разходи,
 - описание на прихода от други източници, когато те съществуват,
 - описание и обяснение на приложените материални стимули за доставчиците на аеронавигационно обслужване, и по-специално на методиките за прилагане при определяне на регулаторните условия на нивото на единични ставки. Описание и обяснение на целите по отношение на изпълнение и на способите за вземането им предвид при определяне на максималните единични ставки,
 - описание на плановете на въздухоплавателни услуги, за да отговорят на проектираното търсене и изпълнението на целите,
 - описание и обяснение на стимулите, приложени за доставчиците на аеронавигационно обслужване.
-