

KOMISSION ASETUS (EU) N:o 1191/2010,
annettu 16 päivänä joulukuuta 2010,
lennonvarmistuspalvelujen yhteisestä maksujärjestelmästä annetun asetuksen (EY) N:o 1794/2006
muuttamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

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

ottaa huomioon yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista (puiteasetus) 10 päivänä maaliskuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 549/2004 ⁽²⁾ ja erityisesti sen 5 artiklan 3 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Komission asetuksessa (EY) N:o 1794/2006 ⁽³⁾ säädetään toimenpiteistä, jotka ovat tarpeen Eurocontrolin reittimaksujärjestelmän kanssa johdonmukaisen lennonvarmistuspalvelujen maksujärjestelmän kehittämiseksi. Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamiseksi on erittäin tärkeää perustaa yhteinen maksujärjestelmä kaikissa lennon vaiheissa tarjottaville lennonvarmistuspalveluille. Järjestelmällä olisi lisättävä avoimuutta ilmatilan käytöltä perittävien maksujen määrittämisessä, määräämisessä ja perimisessä sekä parannettava kustannustehokkuutta lennonvarmistuspalveluja tarjottaessa. Sillä olisi myös kannustettava tehostamaan lentotoimintaa siten, että samalla säilytetään optimaalinen turvallisuuden taso ja tuetaan kokonaisvaltaista palvelujen tarjoamista.
- (2) Lennonvarmistuspalvelujen kustannustehokkuuden lisäämiseen tähtäävän yleisen tavoitteen varmistamiseksi maksujärjestelmällä olisi edistettävä kustannus- ja toimintatehokkuutta eurooppalaisen ilmaliikenteen hallinnan yleisuunnitelman mukaisesti ja sen toteuttamista tukien.
- (3) Asetus (EY) N:o 1794/2006 on tarpeen saattaa ajan tasalle suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän taloudellisten seuraamusten sisällyttämiseksi maksujärjestelmään, erityisesti kustannusten ja liikenteen riskinjakomekanismin sekä lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen suorituskyvyn kehittämisjärjestelmästä ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista koskevista yhteisistä vaatimuk-

sista annetun asetuksen (EY) N:o 2096/2005 muuttamisesta 29 päivänä 2010 annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 691/2010 ⁽⁴⁾ kuvailtujen kannustusjärjestelmien osalta.

- (4) Sujuvan siirtymisen varmistamiseksi ajan tasalle saatettuun maksujärjestelmään, olisi säädettävä aiheellisista säännöksistä.
- (5) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat yhtenäisen ilmatilan komitean lausunnon mukaiset,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Muutokset asetukseen (EY) N:o 1794/2006

Muutetaan asetusta (EY) N:o 1794/2006 seuraavasti:

1) Muutetaan 1 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Tässä asetuksessa säädetään toimenpiteistä, jotka ovat tarpeen Eurocontrolin reittimaksujärjestelmän kanssa johdonmukaisen lennonvarmistuspalvelujen yhteisen maksujärjestelmän kehittämiseksi.”;

b) Korvataan 5 ja 6 kohta seuraavasti:

”5. Jäsenvaltiot voivat päättää olla soveltamatta tätä asetusta sellaisilla lentoasemilla tarjottaviin lennonvarmistuspalveluihin, joilla on alle 50 000 kaupallista ilmailuun liittyvää tapahtumaa vuodessa riippumatta suurimmasta sallitusta lentoonlähtömäärästä tai matkustajapaikkojen määrästä, jollei komission asetuksen (EU) N:o 691/2010 ^(*) 1 artiklan 3 kohdan kolmannen virkkeen soveltamisesta muuta johdu.

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava tästä päätöksestä komissiolle. Komissio julkaisee määrääjain ajantasaisen luettelon niistä lentoasemista, joilla jäsenvaltiot ovat päättäneet olla soveltamatta tätä asetusta lennonvarmistuspalveluihin.

⁽¹⁾ EUVL L 96, 31.3.2004, s. 10.

⁽²⁾ EUVL L 96, 31.3.2004, s. 1.

⁽³⁾ EUVL L 341, 7.12.2006, s. 3.

⁽⁴⁾ EUVL L 201, 3.8.2010, s. 1.

6. Sellaisilla lentoasemilla tarjottavien lennonvarmistuspalvelujen osalta, joilla kaupallisia ilmakuljetustapah-
tuvia on vuosittain alle 150 000 riippumatta suurim-
masta sallitusta lentoonlähtömassasta tai matkustaja-
paikkojen määrästä. Ennen kutakin asetuksen (EY) N:o
549/2004 11 artiklan 3 kohdan d alakohdassa tarkoi-
tettua viiteajanjaksoa jäsenvaltiot voivat päättää olla

- a) laskematta määritettyjä kustannuksia tämän asetuk-
sen 6 artiklan mukaisesti;
- b) laskematta tämän asetuksen 11 artiklassa vahvistet-
tuja terminaalimaksuja;
- c) vahvistamatta tämän asetuksen 13 artiklassa tarkoi-
tettuja terminaalipalvelujen yksikköhintoja.

Rajoittamatta asetuksen (EY) N:o 550/2004 14 ja
15 artiklassa tarkoitettujen periaatteiden noudattamista
ensimmäistä alakohtaa sovelletaan, jollei asetuksen (EU)
N:o 691/2010 1 artiklan 3 kohdan kolmannen virkkeen
soveltamisesta muuta johdu.

Jäsenvaltioiden, jotka päättävät olla soveltamatta ensim-
mäisessä alakohdassa lueteltuja säännöksiä, on laadittava
yksityiskohtainen arviointi siitä, missä määrin tämän
asetuksen liitteessä I vahvistetut vaatimukset täyttyvät.
Kyseiseen arviointiin on sisällyttävä ilmatilan käyttäjien
edustajien kuuleminen.

Kyseisten jäsenvaltioiden on toimitettava yksityiskohtai-
nen kertomus kolmannessa alakohdassa tarkoitettu ar-
viointista komissiolle. Kyseisen kertomuksen on oltava
näyttöön perustuva, sisällettävä käyttäjien kuulemisesta
saadut tulokset ja annettava kattavat perustelut jäsenval-
tion päätelmille.

Komissio voi päättää sen jälkeen, kun asianomaista jä-
senvaltiota on kuultu, että tämän asetuksen liitteessä I
vahvistettuja vaatimuksia ei ole täytetty, se voi viimeis-
tään kahden kuukauden kuluttua kertomuksen vastaan-
ottamisesta pyytää jäsenvaltiota tekemään uuden arvi-
oinnin tarkistetuissa olosuhteissa.

Kun komissio tekee tällaisen päätöksen, niin se yksilöi,
mikä osa / mitkä osat arvioinnista on tarkistettava, ja
ilmoittaa pyynnön perusteet.

Kun komissio on pyytänyt tarkistettua arviointia, asian-
omaisten jäsenvaltioiden on toimitettava kyseisen tarkiste-
tun arvioinnin kertomus päätelmineen kahden kuukau-
den kuluessa komission pyynnön vastaanottamisesta.

Lopullinen kertomus julkistetaan, ja se on voimassa ky-
seisen viiteajanjakson ajan.

(*) EUVL L 201, 3.8.2010, s. 1.”.

2) Lisätään 2 artiklaan alakohdat seuraavasti:

- h) 'määritetyillä kustannuksilla' asetuksen (EY) N:o
550/2004 15 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoi-
tettuja jäsenvaltion ennalta määrittämiä kustannuksia;
- i) 'viiteajanjaksolla' asetuksen (EY) N:o 549/2004
11 artiklan 3 kohdan d alakohdassa säädettyä suoritus-
kyvyn kehittämisjärjestelmän viiteajanjaksoa;
- j) 'kaupallisten ilmakuljetusten tapahtumilla' kaupallisten
ilmakuljetusten nousujen ja laskujen yhteismäärää,
joka lasketaan keskiarvona asetuksen (EU) N:o
691/2010 12 artiklassa tarkoitettujen suorituskyky-
suunnitelmien hyväksymistä edeltäviltä kolmelta vuo-
delta;
- k) 'muilla tuloilla' tuloja, jotka on saatu viranomaisilta tai
kaupallisesta toiminnasta, ja/tai terminaalipalvelujen yk-
sikköhintojen osalta lennonvarmistuspalvelujen tarjoa-
jien ja lentoaseman pitäjien välisistä sopimuksista saa-
tavia tuloja, joista lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat
hyötyvät yksikköhintojen tason osalta.”.

3) Muutetaan 3 artiklan 1, 2 ja 3 kohta seuraavasti:

”1. Maksujärjestelmään sovelletaan asetuksen (EY) N:o
550/2004 15 artiklassa vahvistettuja yleisiä periaatteita.

2. Lennonaikaisten lennonvarmistuspalvelujen määritetyt
kustannukset on rahoitettava lennonvarmistuspalvelujen
käyttäjiltä perittävillä lentoreittimaksuilla III luvun säännös-
ten mukaisesti, ja/tai muilla tuloilla.

3. Terminaalien lennonvarmistuspalvelujen määritetyt
kustannukset on rahoitettava lennonvarmistuspalvelujen
käyttäjiltä perittävillä terminaalimaksuilla III luvun säännös-
ten mukaisesti, ja/tai muilla tuloilla. Näihin tuloihin voi
sisältyä unionin lainsäädännön mukaisesti myönnettyjä ris-
tikäistuksia.”.

4) Korvataan 4 artiklan 3 ja 4 kohta seuraavasti:

”3. Lentoreittimaksuvyöhykkeen on ulotuttava maanpin-
nalta ylimpään ilmatilaan asti. Jäsenvaltiot voivat muodos-
taa erityisvyöhykkeen monitahoiselle terminaalialueelle
maksuvyöhykkeellä.

4. Jos maksuvyöhykkeet ulottuvat useamman kuin yh-
den jäsenvaltion alueelle esimerkiksi sen vuoksi, että yhdelle
toiminnalliselle ilmatilan lohkolle on perustettu yhteinen
maksuvyöhyke, asianomaisten jäsenvaltioiden on varmistet-
tava, että tätä asetusta voidaan soveltaa mahdollisimman
johdonmukaisesti ja yhtenäisesti kyseisessä ilmatilassa.

Jos tämän asetuksen yhtenäinen soveltaminen kyseiseen ilmatilaan ei ole mahdollista. Jäsenvaltioiden on avoimesti annettava käyttäjille tieto mahdollisista eroista tämän asetuksen soveltamisessa ja ilmoitettava asiasta komissiolle ja Eurocontrolille.”.

5) Korvataan 5 artiklan 2 ja 3 kohta seuraavasti:

”2. Jäsenvaltiot voivat ottaa huomioon seuraavat kustannukset määritettyinä kustannuksina asetuksen (EY) N:o 550/2004 15 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisesti, kun ne syntyvät lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta:

- a) asianomaisten kansallisten viranomaisten kustannukset;
- b) asetuksen (EY) N:o 550/2004 3 artiklassa tarkoitetuille päteville yksiköille aiheutuneet kustannukset;
- c) kansainvälisistä sopimuksista johtuvat kustannukset.

3. Asetuksen (EY) N:o 550/2004 15 a artiklan 3 kohdan mukaisesti osalla maksuista saatavilla tuloilla voidaan rahoittaa yhteisiä hankkeita sellaisia verkkoihin liittyviä toimintoja varten, jotka ovat erityisen tärkeitä ilmailukenteen hallinnan ja lennonvarmistuspalvelujen yleisen suorituskyvyn parantamiseksi Euroopassa, sanotun rajoittamatta muiden rahoituslähteiden käyttöä ja unionin lainsäädännön soveltamista. Näissä tapauksissa jäsenvaltioiden on varmistettava, että on käytettävissä kattavia ja avoimia laskentamenetelmiä, jotta ilmatilan käyttäjiltä ei peritä maksuja kahden kertaan. Määritetyt kustannukset, joilla rahoitetaan yhteistä hanketta, on esitettävä selkeästi liitteen II mukaisesti.”.

6) Muutetaan 6 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Määritettyihin kustannuksiin ja toteutuneisiin kustannuksiin sisältyy tämän asetuksen 5 artiklassa tarkoitettujen palvelujen, laitteiden ja toimintojen kustannuksia, ja ne on vahvistettava asetuksen (EY) N:o 550/2004 12 artiklassa säädetyn kirjanpidon vaatimusten mukaisesti.

Kansainvälisten tilinpäätösstandardien käyttöönoton kertaluonteiset vaikutukset voidaan jakaa enintään 15 vuoden ajalle.

Rajoittamatta asetuksen (EU) N:o 691/2010 16 ja 18 artiklan soveltamista reaali- ja nimellismääräiset määritetyt kustannukset on vahvistettava kullekin kalenterivuodelle ennen kunkin viiteajanjakson alkua osana asetuksen (EY) N:o 549/2004 11 artiklassa ja asetuksen (EU) N:o 691/2010 10 artiklan 3 kohdan b alakohdassa tarkoitettuja suorituskyky suunnitelmia. Yksikköhinnat lasketaan nimellismääräisten kustannusten perusteella. Kutakin viiteajanjakson vuotta koskeva nimellismääräisinä ennen viiteajanjakson alkua esitettyjen määritettyjen

kustannusten ja komission (Eurostat) laskeman toteutuneen vuotuisen inflaatiiovauhdin mukaisesti korotettujen määritettyjen kustannusten erotus siirretään ja oikaistaan kirjanpidossa viimeistään vuonna $n + 2$.

Määritetyt kustannukset ja toteutuneet kustannukset ilmaistaan kansallisena valuuttana. Jos yhteinen maksuvyöhyke, jolla sovelletaan yhtenäistä yksikköhintaa, on perustettu toiminnalliselle ilmatilan lohkolle asianomaisten jäsenvaltioiden on varmistettava, että kansalliset kustannukset muunnetaan euromääräisiksi tai jonkin asianomaisten jäsenvaltion kansallisen valuutan määräisiksi, jotta yhtenäinen yksikköhinta voidaan laskea avoimesti tämän asetuksen 13 artiklan 1 kohdan ensimmäistä alakohtaa sovellettaessa. Näiden jäsenvaltioiden on ilmoitettava tästä komissiolle ja Eurocontrolille.”;

b) Muutetaan 2 kohta seuraavasti:

i) Korvataan toinen alakohta seuraavasti:

”Henkilöstökustannuksiin kuuluvat bruttopalkat, ylityökorvaukset, työnantajien maksuosuudet sosiaaliturvajärjestelmiin, eläkekustannukset ja muut etuudet. Eläkekustannukset voidaan laskea käyttämällä järjestelmän hallinnointisääntöjen tai tarvittaessa kansallisen lainsäädännön mukaisia varovaisia oletuksia. Kyseisistä oletuksista on annettava yksityiskohtaiset tiedot kansallisessa suorituskyky suunnitelmassa.”;

ii) Korvataan neljäs ja viides alakohta seuraavasti:

”Poistokustannukset koskevat kaikkia lennonvarmistuspalveluihin käytettäviä käyttöomaisuushyödykkeitä. Käyttöomaisuushyödykkeet poistetaan niiden arvioidun käyttöiän perusteella, ja tällöin käytetään poistettavien omaisuuserien kustannuksiin sovellettavaa tasapoistoa. Poistoja laskettaessa voidaan soveltaa alkuperäiseen hankintamenuon tai jälleenhankinta-arvoon perustuvaa laskentaa. Menetelmää ei saa muuttaa poistoja tehtäessä, ja menetelmän on oltava johdonmukainen sovellettavien pääomakustannusten kanssa. Jälleenhankinta-arvoon perustuvaa laskentaa sovellettaessa on esitettävä myös vastaavat alkuperäiseen hankintamenuon perustuvat numerotiedot vertailua ja arviointia varten.

Pääomakustannukset saadaan kertomalla keskenään:

- a) lennonvarmistuspalvelujen tarjoamiseen tarvittavien, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan käytössä tai rakenteilla olevien käyttöomaisuushyödykkeiden (mukaan lukien kansallisen valvontaviranomaisten omaisuuserien yhteismäärään tekemät mahdolliset oikaisut) nettokirjanpitoarvon ja nettomääräisen vaihto- ja rahoitusomaisuuden (pois lukien korolliset tilit) keskimääräisen arvon summa; sekä

b) velkojen korkokannan ja oman pääoman tuottoasteen painotettu keskiarvo. Jos lennonvarmistuspalvelujen tarjoajalla ei ole osakepääomaa, painotettu keskiarvo lasketaan tuotolla, jota sovelletaan a alakohdassa tarkoitettun omaisuusserien yhteismäärän ja velkojen erotukseen.

Satunnaiserät ovat saman vuoden aikana lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta syntyneitä kertaluonteisia kustannuksia.

Kansainvälisten tilinpäätösstandardien määräyksistä poikkeavat oikaisut on yksilöitävä kansallisessa suorituskysymysuunnitelmassa, jotta komissio voi tarkastella niitä, ja liitteen II mukaisesti annettavissa lisätiedoissa.”.

c) Korvataan 3 kohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

”3. Edellä 2 kohdan viidennessä alakohdassa painotusperusteena on velkarahoituksella ja omalla pääomalla rahoitettujen osuuksien suhde. Velkojen korkokannan on oltava yhtä suuri kuin lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan velkojen keskimääräinen korkokanta. Oman pääoman tuoton on perustuttava lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan todelliseen rahoitusriskiin.”.

7) Lisätään 7 artiklan 2 kohtaan b alakohta seuraavasti:

”Ensimmäisen alakohdan b alakohdassa jäsenvaltioiden on ennen kunkin viiteajanjakson alkua määriteltävä kullekin lentoasemalle perusteet, joita käytetään kohdistettaessa kustannuksia lennonaikaisten palvelujen ja terminaalipalvelujen kesken, sekä ilmoitettava näistä komissiolle;”.

8) Korvataan 8 artikla seuraavasti:

”8 artikla

Kustannusten ja maksujärjestelmän avoimuus

1. Viimeistään kuusi kuukautta ennen viiteajanjakson alkua jäsenvaltioiden ja niitä avustavien lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on järjestettävä ilmatilan käyttäjien edustajille kuuleminen määritetyistä kustannuksista, suunnitelluista investoinneista, palveluyksiköitä koskevista ennusteista, maksupolitiikasta ja niiden tuloksena määritettävistä yksikköhintoista. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava 5 artiklan mukaisesti toiminnallisille tai kansallisille ilmatilan lohkoille vahvistetut kustannuksensa ja yksikköhintansa avoimella tavalla ilmatilan käyttäjien edustajille, komissiolle ja tarvittaessa myös Eurocontrolille.

Viiteajanjakson aikana jäsenvaltioiden on vuosittain järjestettävä kuuleminen ilmatilan käyttäjien edustajille, jossa käsitellään mahdollisia poikkeamia ennusteista ja erityisesti

a) verrataan toteutuneita liikennemääriä ja kustannuksia ennustettuun liikenteeseen ja määritettyihin kustannuksiin;

b) käsitellään myös 11 a artiklassa vahvistetun riskinjakomekanismin toteuttamista;

c) ja 12 artiklassa vahvistettuja kannustinjärjestelmiä.

Kuuleminen voidaan järjestää alueellisesti. Ilmatilan käyttäjien edustajilla on oikeus pyytää useampien kuulemisten järjestämistä. Ilmatilan käyttäjiä on kuultava järjestelmällisesti myös silloin kun yksikköhintaa tarkistetaan varoituskäytännön aktivoitumisen vuoksi.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen tietojen on perustuttava liitteissä II ja VI vahvistettuihin selontekotaulukoihin ja yksityiskohtaisiin sääntöihin tai, kun jäsenvaltio on päättänyt olla laskematta määritettyjä kustannuksia tai terminaalimaksuja tai olla vahvistamatta terminaalilyksikköhintoja 1 artiklan 6 kohdan mukaisesti kansallisella tai toiminnallisen ilmatilan lohkon tasolla, edellä 1 kohdassa tarkoitettujen tietojen on perustuttava liitteessä III vahvistettuihin selontekotaulukoihin ja yksityiskohtaisiin sääntöihin. Asiaa koskevien asiakirjojen on oltava ilmatilan käyttäjien edustajien, komission, Eurocontrolin ja kansallisten valvontaviranomaisten saatavilla kolme viikkoa ennen kuulemiskokousta. Edellä 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettujen tietojen kuulemisen osalta asiaa koskevien asiakirjojen on oltava ilmatilan käyttäjien edustajien, komission, Eurocontrolin ja kansallisten valvontaviranomaisten saatavilla viimeistään 1 päivänä marraskuuta.”.

9) Muutetaan 9 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 1 kohdan c alakohta seuraavasti:

”c) yksinomaan hallitsevaa monarkkia ja hänen perheenjäseniään, valtionpäämiehiä, hallituksen päämiehiä ja ministereitä virallisella vierailulla kuljettavat lennot. Poikkeus on aina mainittava asianmukaisella ilmoituksella tai huomautuksella lentosuunnitelmassa;”;

b) Muutetaan 4 kohta seuraavasti:

i) Poistetaan ensimmäinen alakohta;

ii) Korvataan toisen alakohdan johdantokappale seuraavasti:

”Poikkeuksen alaisten lentojen kustannukset ovat seuraavat:”.

10) Korvataan 10 ja 11 artikla seuraavasti:

”10 artikla

Lentoreittimaksujen laskeminen

1. Rajoittamatta 3 artiklan 2 kohdassa säädettyä mahdollisuutta rahoittaa lennonaikaista lennonvarmistuspalveluja muusta lähteestä, tietyltä lennolta tietyllä lentoreittimaksuvyöhykkeellä perittävän lentoreittimaksun on oltava yhtä suuri kuin tulo, joka saadaan kertomalla kyseisen lentoreittimaksuvyöhykkeen yksikköhinta kyseisen lennon lentoreittipalveluyksikköjen määrällä.

2. Yksikköhinta ja lentoreittipalveluyksiköt lasketaan liitteen IV mukaisesti.

11 artikla

Terminaalimaksujen laskeminen

1. Rajoittamatta 3 artiklan 3 kohdassa säädettyä mahdollisuutta rahoittaa terminaalien lennonvarmistuspalveluja muilla tuloilla, tietyltä lennolta tietyllä terminaalimaksuvyöhykkeellä perittävän terminaalimaksun on oltava yhtä suuri kuin tulo, joka saadaan kertomalla keskenään kyseiselle terminaalimaksuvyöhykkeelle vahvistettu yksikköhinta kyseisen lennon terminaalipalveluyksikköjen määrällä. Maksuja määritettäessä ilma-aluksen lähestymistä ja lähtöä pidetään yhtenä lentona. Laskentayksikkönä on joko lähestyvä tai lähtevä lento.

2. Yksikköhinta ja terminaalipalveluyksiköt lasketaan liitteen V mukaisesti.”

11) Lisätään 11 a artikla seuraavasti:

”11 a artikla

Riskinjako

1. Tässä artiklassa säädetään liikenteen ja kustannusten riskinjakomekanismista. Sitä sovelletaan asetuksen (EU) N:o 691/2010 11 artiklassa tarkoitettujen periaatteiden mukaisesti.

2. Liikenne-riskin jakamista ei sovelleta seuraaviin kustannuksiin ja ne on katettava liikenteen kehityksestä riippumatta:

- a) edellä 5 artiklan 2 kohtaa sovellettaessa vahvistetut määritetyt kustannukset, lukuun ottamatta rajat ylittävään ilmaliikennepalvelujen tarjoamiseen liittyvät sopimukset;
- b) sääpalvelujen tarjoajien määritetyt kustannukset;
- c) edelliseltä vuodelta tai viiteajanjaksolta vahvistetut siirtyvät erät sekä kannustinjärjestelmistä johtuvat bonukset tai sakot;
- d) liikenteen vaihtelun vuoksi syntyvät yli- tai alijäämät, jotka on oikaistava viimeistään vuonna $n + 2$.

Lisäksi jäsenvaltiot voivat vapauttaa liikenne-riskin jakamisesta sellaisten lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien määritetyt kustannukset, jotka saavat tarjota tällaisia palveluja ilman lupaa asetuksen (EY) N:o 550/2004 7 artiklan 5 kohdan mukaisesti.

3. Jos palveluyksiköiden toteutunut lukumäärä on jonakin vuonna enintään kaksi prosenttia suurempi tai pienempi kuin viiteajanjakson alussa laadittu ennuste, kyseistä lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan määritettyihin kustannuksiin vaikuttavaa lisätuloa tai tulonmenetystä ei siirretä seuraavalle kaudelle.

4. Jos palveluyksiköiden toteutunut lukumäärä on vuonna n yli kaksi prosenttia suurempi kuin viiteajanjakson alussa laadittu ennuste, vähintään 70 prosenttia lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan tai tarjoajien saamasta lisätulosta, joka ylittää kaksi prosenttia määritettyihin kustannuksiin liittyvien palveluyksiköiden toteutuneen ja ennustetun lukumäärän erotuksesta, on palautettava ilmatilan käyttäjille viimeistään vuonna $n + 2$.

Jos palveluyksiköiden toteutunut lukumäärä on vuonna n yli kaksi prosenttia pienempi kuin viiteajanjakson alussa laadittu ennuste, ilmatilan käyttäjien on periaatteessa viimeistään vuonna $n + 2$ katettava enintään 70 prosenttia lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan tai tarjoajien tulojen vähennyksestä, joka ylittää kaksi prosenttia määritettyihin kustannuksiin liittyvien palveluyksiköiden toteutuneen ja ennustetun lukumäärän erotuksesta. Jäsenvaltiot voivat kuitenkin päättää, että yksikköhinnan vakauden säilyttämiseksi kyseiset tulonmenetykset jaetaan usealle vuodelle.

5. Kansallisen tai toiminnallisen ilmatilan lohkon suorituskyky-suunnitelmassa vahvistettava 4 kohdassa tarkoitettu liikenne-riskin kohdistaminen koko viiteajanjaksoksi 8 artiklassa tarkoitettua kuulemisen jälkeen.

6. Jos palveluyksiköiden toteutunut lukumäärä on vuonna n alle 90 prosenttia viiteajanjakson alussa laaditusta ennusteesta, ilmatilan käyttäjien on periaatteessa viimeistään vuonna $n + 2$ katettava kokonaan se osuus lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan tai tarjoajien tulojen vähennyksestä, joka ylittää kymmenen prosenttia määritettyihin kustannuksiin liittyvien palveluyksiköiden toteutuneen ja ennustetun lukumäärän erotuksesta. Jäsenvaltiot voivat kuitenkin päättää, että yksikköhinnan vakauden säilyttämiseksi kyseiset tulonmenetykset jaetaan usealle vuodelle.

Jos palveluyksiköiden toteutunut lukumäärä on vuonna n yli 110 prosenttia viiteajanjakson alussa laaditusta ennusteesta, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan tai tarjoajien saamat lisätulot, jotka ylittävät kymmenen prosenttia määritettyihin kustannuksiin liittyvien palveluyksiköiden toteutuneen ja ennustetun lukumäärän erotuksesta, on palautettava kokonaisuudessaan ilmatilan käyttäjille vuonna $n + 2$.

7. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajiin, joilla ei ole osakepääomaa tai joiden osakepääoma ei ylitä viittä prosenttia kokonaisveloista 31 päivänä joulukuuta 2011, voidaan vapauttaa liikenne-riskin jakamisesta ensimmäisellä viiteajanjaksolla, jotta velkarahoituksen osuus saadaan pienemmäksi. Kyseiset liikenne-riskin jakamisesta vapautetut lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat on yksilöitävä komission tarkasteltavaksi annettavassa suorituskyky-suunnitelmassa ja liitteen II mukaisesti annettavissa lisätiedoissa. Jäsenvaltioiden on kuvailtava toimenpiteet, joilla velkarahoituksen osuutta aiotaan pienentää, sekä esitettävä toimenpiteiden perusteet ja aikataulu.

8. Kustannusriskin jakamiseen sovelletaan seuraavia periaatteita:

- a) Jos toteutuneet kustannukset ovat koko viiteajanjakson ajalta pienemmät kuin viiteajanjakson alussa vahvistetut määritetyt kustannukset, asianomainen lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja, jäsenvaltio tai pätevä yksikkö pitää kustannusten erotuksen itsellään.
- b) Jos toteutuneet kustannukset ovat koko viiteajanjakson ajalta suuremmat kuin viiteajanjakson alussa vahvistetut määritetyt kustannukset, asianomainen lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja, jäsenvaltio tai pätevä yksikkö kattaa erotuksen, sanotun rajoittamatta asetuksen (EU) N:o 691/2010 18 artiklaa sovellettaessa tarkoitettavan varoitusjärjestelmän aktivoitumista.
- c) Edellä a ja b alakohtaa ei sovelleta toteutuneiden ja määritettyjen kustannusten erotukseen, joka johtuu seuraavista seikoista, joihin lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien, jäsenvaltioiden ja pätevien yksiköiden ei katsota voivan vaikuttaa:

- i) kansallisista eläkesäännöksistä ja eläkealan laskenta-toimen säännöksistä johtuvat odottamattomat muutokset;
- ii) kansallisesta verolainsäädännöstä johtuvat odottamattomat muutokset;
- iii) lainsäädännöstä johtuvat odottamattomat ja uudet kuluerät, jotka eivät sisälly kansalliseen suorituskyksuunnitelmaan;
- iv) kustannusten tai tulojen odottamattomat muutokset, jotka perustuvat kansainvälisiin sopimuksiin;
- v) lainoista perittävien korkojen odottamattomat muutokset.

Rajoittamatta 6 artiklan 1 kohdan kolmannen alakohdan soveltamista kansallinen valvontaviranomainen määrittää niiden kustannustekijöiden, joihin ei voida vaikuttaa, luettelon ensimmäisen alakohdan i-v alakohdassa vahvistetun luettelon perusteella, ja se sisällytetään toimintakyksuunnitelmaan.

Jos tällaisten kustannustekijöiden toteutuneet kustannukset ovat koko viiteajanjakson ajalta pienemmät kuin viiteajanjakson alussa vahvistetut määritetyt kustannukset, erotus palautetaan ilmatilan käyttäjille siirtämällä se seuraavalle viiteajanjaksolle.

Jos toteutuneet kustannukset ovat koko viiteajanjakson ajalta suuremmat kuin viiteajanjakson alussa vahvistetut

määritetyt kustannukset, erotus tulee ilmatilan käyttäjien maksettavaksi, ja se siirretään seuraavalle viiteajanjaksolle. Asianomaisten kansallisten valvontaviranomaisten on annettava siirrolle selkeä hyväksyntänsä sen jälkeen, kun ne ovat varmistaneet, että

- i) toteutuneiden kustannusten vaihtelu suhteessa määritettyihin kustannuksiin on johtunut tosiasiallisesti tapahtumista, joihin asianomainen lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja, jäsenvaltio tai pätevä yksikkö ei ole pystynyt vaikuttamaan;
- ii) ilmatilan käyttäjien maksettavaksi tuleva kustannusten muutos yksilöidään ja luokitellaan.

Siirrettävä määrä on jaettava osatekijöihin, ja siitä on annettava kuvaus liitteen VI mukaisesti annettavissa lisätiedoissa.”

12) Korvataan 12 artiklan 1, 2 ja 3 kohta seuraavasti:

”1. Jäsenvaltiot kansallisella tai toiminnallisen ilmatilan lohkon tasolla voivat perustaa tai hyväksyä syrjimättömästi ja avoimesti kannustinjärjestelmiä, joilla tuetaan tarjottaviin lennonvarmistuspalveluihin tehtäviä parannuksia tai ilmailun ympäristöhaittojen vähentämistä ja joiden myötä maksut lasketaan eri tavalla 2 ja 3 kohdan mukaisesti. Näitä kannustimia voidaan soveltaa lennonvarmistuspalvelujen tarjoajiin tai ilmatilan käyttäjiin.

2. Asetuksen (EU) N:o 691/2010 11 artiklan mukaisesti jäsenvaltiot voivat kansallisella tai toiminnallisen ilmatilan lohkon tasolla ottaa käyttöön taloudellisia kannustimia, joilla edistetään niiden lennonvarmistuspalvelujen suorituskykytavoitteiden saavuttamista. Yksikköhintaa voidaan mukauttaa, jotta lennonvarmistuspalvelun tarjoajalle voidaan antaa bonuksia tai määrätä seuraamuksia tavoitteisiin verrattavan todellisen suorituskykytason perusteella. Tällaiset bonukset ja seuraamukset otetaan käyttöön vasta sitten, kun suorituskyvyn vaihteluilla on huomattavat vaikutukset ilmatilan käyttäjiin. Käytössä olevien bonusten ja seuraamusten on oltava suhteessa tavoitteisiin ja suorituskyvyn tasoon. Suorituskyvyn muutosten tasot ja sovellettavat bonukset ja seuraamukset määritetään 8 artiklassa tarkoitettua kuulemisen jälkeen, ja ne on vahvistettava kansallisen tai toiminnallisen ilmatilan lohkon suorituskyksuunnitelmassa.

3. Kun jäsenvaltio päättää soveltaa kannustinjärjestelmää lennonvarmistuspalvelujen käyttäjiin, sen on 8 artiklassa tarkoitettua kuulemisen jälkeen mukautettava näistä palveluista käyttäjille aiheutuvat maksut siten, että ne erityisesti kuvastavat kyseisten käyttäjien pyrkimystä

- a) optimoida lennonvarmistuspalvelujen käyttöä;

- b) vähentää ilmailun ympäristövaikutuksia;
- c) alentaa lennonvarmistuspalvelujen kokonaiskustannuksia ja lisää niiden tehokkuutta ennen kaikkea alentamalla tai mukauttamalla sellaisilta lentokonelaitteistoilta perittäviä maksuja, jotka lisäävät kapasiteettia, tai hyvittämällä vähemmän liikennöityjen reittien valinnasta aiheutuvaa haittaa;
- d) nopeuttaa SESAR ATM-valmiuksien käyttöönottoa.”
- 13) Muutetaan 13 artikla seuraavasti:
- a) Korvataan 1 ja 2 kohta seuraavasti:
- ”1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kunkin maksuvyöhykkeen yksikköhinnat vahvistetaan vuosittain.
- Yksikköhinnat ilmaistaan kansallisena valuuttana. Jos jäsenvaltiot, jotka muodostavat toiminnallisen ilmatilan lohkon, ovat päättäneet perustaa yhteisen maksuvyöhykkeen, jolla sovelletaan yhtenäistä yksikköhintaa, kyseinen yksikköhinta on ilmaistava euroina tai jonkin asianomaisen jäsenvaltion kansallisen valuutan määräisenä. Asianomaisten jäsenvaltioiden on ilmoitettava sovellettavasta valuutasta komissiolle ja Eurocontrolille.
2. Asetuksen (EY) N:o 549/2004 11 artiklan 4 kohdan e alakohdan ja asetuksen (EU) N:o 691/2010 18 artiklan mukaisesti, varoitussäätöjärjestelmän aktivoituessa yksikköhintoja voidaan muuttaa vuoden aikana.”;
- b) Lisätään 4 kohta seuraavasti:
- ”4. Viiteajanjakson ensimmäiselle vuodelle laskettavien yksikköhintojen on perustuttava suorituskyky-suunnitelmaan, jonka asianomainen jäsenvaltio tai toiminnallinen ilmatilan lohko toimitti viiteajanjakson alkua edeltävän vuoden 1 päivänä marraskuuta. Jos suorituskyky-suunnitelmat hyväksytään viiteajanjakson alkua edeltävän vuoden 1 päivänä marraskuuta jälkeen, yksikköhinnat on tarvittaessa laskettava uudestaan lopullisen hyväksytyyn suunnitelmaan tai sovellettavien oikaisutoimien perusteella.”.
- 14) Korvataan 14 artiklan 1 kohta seuraavasti:
- ”1. Jäsenvaltiot voivat kerätä maksut yksittäisenä lento-kohtaisena maksuna. Jos maksut laskutetaan ja kerätään alueellisesti, laskutusvaluutta voi olla euro, ja kyseiseen yksikköhintaan voidaan lisätä laskutus- ja keräämiskustannuksiin perustuva hallinnollinen yksikköhinta.”.
- 15) Poistetaan 15 artikla.
- 16) Korvataan 17 artiklan ensimmäisen alakohdan johdantokappale seuraavasti:
- ”Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on helpotettava kansallisen valvontaviranomaisen tai sen puolesta toimivan pätevän yksikön tekemiä tarkastuksia ja selvityksiä, kuten paikalla tehtäviä vierailukäyntejä. Valtuutetuilla henkilöillä on oltava oikeus:”.
- 17) Lisätään 17 a artikla seuraavasti:
- ”17 a artikla
- Uudelleentarkastelu**
- Asetuksen (EU) N:o 691/2010 24 artiklassa tarkoitettuun komission tekemään suorituskyvyn kehittämissäätöjärjestelmän uudelleentarkasteluun sisältyy tämän asetuksen 11 a artiklan mukainen riskinjakomekanismi, tämän asetuksen 12 artiklan mukaisesti perustetut kannustinjärjestelmät sekä niiden vaikutus ja tehokkuus pyrittäessä saavuttamaan asetetut suorituskykytavoitteet.”.
- 18) Muutetaan liitteet I–VI tämän asetuksen liitteen mukaisesti.
- 2 artikla
- Siirtymäsäännökset**
- Jäsenvaltiot, joiden ennen 8 päivää heinäkuuta 2010 voimassa olleissa kansallisissa säännöksissä yksikköhinnoille on vahvistettu vähennys, joka ylittää asetuksen (EU) N:o 691/2010 mukaisesti vahvistetut unionin laajuiset tavoitteet, voivat vapauttaa lennonvarmistuspalvelujen tarjoajansa asetuksen (EY) N:o 1794/2006 11 a artiklan 3 kohdan soveltamisesta. Tätä poikkeusta sovelletaan sinä ajanjaksona, jona yksikköhintaa alennetaan kansallisten säännösten mukaisesti, enintään kuitenkin ensimmäisen viiteajanjakson loppuun vuonna 2014. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava näistä poikkeuksista komissiolle ja Eurocontrolille.
- Jäsenvaltiot voivat päättää olla soveltamatta asetuksen (EY) N:o 1794/2006 säännöksiä, sellaisena kuin ne ovat muutettuina tällä asetuksella, terminaalmaksuihin 31 päivään joulukuuta 2014 asti. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle. Jos jäsenvaltio on perimättä terminaalmaksuja eikä sovelle mainitun asetuksen kyseisiä säännöksiä, terminaalin lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta aiheutuvat täysimääräiset kustannukset voidaan periä 31 päivään joulukuuta 2014 asti.
- 3 artikla
- Voimaantulo**
- Tämä asetus tulee voimaan kolmantena päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.
- Sitä sovelletaan lennonvarmistuspalvelujen kustannuksiin, maksuihin ja yksikköhintoihin vuodesta 2012.

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

Tehty Brysselissä 16 päivänä joulukuuta 2010.

Komission puolesta
José Manuel BARROSO
Puheenjohtaja

LIITE

Muutetaan liitteet I–VI seuraavasti:

1) Lisätään liitteeseen I seuraava 5 kohta:

"5. Jos kaupallisia tapahtumia on vuoden aikana yli 150 000, 1–4 kohdassa tarkoitettu arviointi suoritetaan erikseen kunkin lentoaseman osalta."

2) Korvataan liite II seuraavasti:

"LIITE II

Kustannusperustan avoimuus

1. SELONTEKOTAULUKKO

Jäsenvaltioiden ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on täytettävä seuraavat selontekotaulukot kaikista vastuullaan olevista maksuvyöhykkeistä ja jokaiselta viiteajanjaksolta. Jäsenvaltioiden on myös laadittava konsolidoitu selontekotaulukko kustakin vastuullaan olevasta maksuvyöhykkeestä.

Konsolidoitu taulukko on laadittava kaikista lentoasemista, joihin tämän asetuksen säännöksiä sovelletaan.

Kun maksuvyöhyke ulottuu useamman kuin yhden jäsenvaltion ilmatilaan, niiden on täytettävä taulukko yhdessä 4 artiklan 4 kohdassa tarkoitetun järjestelyn mukaisesti.

Toteutuneet kustannukset on ilmoitettava varmennettujen tilien perusteella. Kustannukset on ilmoitettava toimiluvassa edellytetyn liiketoimintasuunnitelman mukaisesti ja raportoitava siinä valuutassa, jossa ne vahvistetaan 6 artiklan 1 kohdan neljännen alakohdan mukaisesti.

Rajoittamatta kansallisella tai toiminnallisen ilmatilan lohkon tasolla hyväksyttäviä suorituskyky suunnitelmia jäsenvaltioiden ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on täytettävä selontekotaulukko 18 kuukautta ennen viiteajanjakson alkua käyttäen alustaviin ennusteisiin perustuvia numerotietoja, jotta komissio voi helpommin vahvistaa unionin laajuiset suorituskyky tavoitteet.

Taulukko 1 - Kokonaiskustannukset

Maksuvyöhykkeen nimi						Viiteajanjakso: N - (N+4)				
Yksikön nimi										
Määritetyt kustannukset						Toteutuneet kustannukset				
Kustannusten jaottelu	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4
Kustannuslajit (nimellismäärät)										
Henkilöstö										
Muut toimintakustannukset										
Poistot										
Pääomakustannukset										
Satunnaiserät										
Kokonaiskustannukset										
Yhteensä % n/n-1										
Henkilöstö % n/n-1										
Muut toiminta- % n/n-1 kust.										
Palvelun laji (nimellismäärät)										
Ilmailuliikenteen hallinta										
Viestintä										
Suunnistuspalvelut										
Valvontapalvelut										
Etsintä- ja pelastuspalvelu										
Ilmailutiedotuspalvelut										
Sääpalvelut										
Viranomaisvalvonnan kustannukset										
Muut valtiolle aiheutuneet kustannukset										
Kokonaiskustannukset										
Yhteensä % n/n-1										
Ilmailuk. hall. % n/n-1										
Viestintä/suunnistus/valvonta % n/n-1										
Täydentäviä tietoja pääomakustannuksista ja yhteisten hankkeiden kustannuksista (nimellismäärät)										
Keskimääräinen pääomapohja										
Käyttöomaisuushyödykkeiden netto-kirjanpitoarvo										
Kokonaisvaroihin tehdyt oikaisut										
Vaihto- ja käyttöomaisuus (netto)										
Pääomapohja yhteensä										
Pääomakustannukset %										
Pääomakustannukset ennen veroja %										
Oman pääoman tuotto %										
Velkojen keskimääräinen korko %										
Yhteisten hankkeiden kustannukset										
Yhteinen hanke 1										
Täydentäviä tietoja inflaatiosta ja reaalinääräisistä kokonaiskustannuksista										
Inflaatio % ⁽¹⁾										
Reaalinääräiset kokonaiskustannukset ⁽²⁾										
Yhteensä % n/n-1										
VFR-lennoille, joille on myönnetty poikkeus, kohdistettujen kustannusten vähentäminen (nimellismäärät)										
Kokonaiskustannukset										
Poikkeuksen piiriin kuuluvien VFR-lentojen kust.										
Kokonaiskust. vähennyksen jälkeä ⁽³⁾										

Kustannusten ja ja pääomapohjan erät miljoonina kansallisessa valuutassa - Palveluyksiköt miljoonina kappaleina

⁽¹⁾ Nimellismääräisiä määritettyjä kustannuksia vahvistettaessa käytetty inflaatioennuste - Eurostatin laskema toteutunut inflaatio

⁽²⁾ Reaalinääräiset määritetyt kustannukset (suorituskyky suunnitelma) - reaalinääräiset toteutuneet kustannukset

⁽³⁾ Liitteessä II ilmoitetut nimellismääräiset määritetyt kustannukset (VFR-lentojen kustannusten vähentämisen jälkeen)

2. LISÄTIETOJA

Jäsenvaltioiden ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on lisäksi toimitettava ainakin seuraavat tiedot:

- kuvaus menetelmästä, jolla Euroopan aluetta koskevassa ICAO:n alueellisessa lennonvarmistamissuunnitelmassa (asiakirja 7754) lueteltujen laitteiden ja palvelujen kustannukset jaetaan eri lennonvarmistuspalvelujen kesken, ja kuvaus menetelmästä, jolla nämä kustannukset jaetaan eri maksuvyöhykkeiden kesken;
- kuvaus ja selvitys poistokustannusten laskemisessa käytettävästä menetelmästä eli siitä, perustuuko menetelmä alkuperäiseen hankintamenuun vai jälleenhankinta-arvoon. Kun valitaan jälleenhankinta-arvo, on myös esitettävä vertailukelpoiset alkuperäiseen hankintamenuun perustuvat tiedot;
- pääomakustannusten perusteet, mukaan lukien pääomapohjan koostumus, koko omaisuuteen tehdyt mahdolliset oikaisut ja oman pääoman tuotto;
- kuvaus kunkin tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvan lentoaseman määritetyistä kokonaiskustannuksista kultakin terminaalimaksuvyöhykkeeltä. Kun lentoasemilla on kolmen edellisen vuoden keskiarvona laskettuna vuodessa alle 20 000 kaupallista ilmaliikennetapahtumaa, kustannukset voidaan esittää yhteenlaskettuina lentoasemaa kohti;
- määritelmä perusteista, joita käytetään kohdistettaessa kustannuksia lennonaikaisten palvelujen ja lentoasemalla tarjottavien palvelujen kesken kullakin sääntelyn alaisella lentoasemalla;
- kuvaus meteorologisten kustannusten jakautumisesta välittömiin kustannuksiin ja 'MET-peruskustannuksiin'. 'MET-peruskustannukset' ovat sellaisista meteorologisista apulaitteista ja -palveluista aiheutuneita kustannuksia, joita käytetään yleisiin meteorologisiin tarkoituksiin. Näitä ovat esim. yleiset analyysit ja ennusteet, maanpinnan ja ylemmän ilmakehän havainnointiverkot, meteorologiset viestintäjärjestelmät, tietojenkäsittelykeskukset sekä avustava tutkimus, koulutus ja hallinto;
- kuvaus menetelmästä, jolla MET-kokonaiskustannukset ja tärkeimmät MET-kustannukset kohdistetaan siviili-ilmailuun ja eri maksuvyöhykkeille;
- kuvaus raportoidusta kustannus- ja liikenne-ennusteesta 18 kuukautta ennen viiteajanjakson alkua, kuten 1 kohdassa edellytetään;
- kuvaus raportoiduista toteutuneista kustannuksista sekä niiden ja määritettyjen kustannusten erotuksesta jokaiselta viiteajanjakson vuodelta.”.

3) Korvataan liitteessä III oleva 1.2 kohta seuraavasti:

”1.2 Lisätietoja

Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on lisäksi toimitettava ainakin seuraavat tiedot:

- kuvaus perusteista, joilla Euroopan aluetta koskevassa ICAO:n alueellisessa lennonvarmistamissuunnitelmassa (asiakirja 7754) lueteltujen laitteiden ja palvelujen kustannukset jaetaan eri lennonvarmistuspalvelujen kesken;
- kuvaus ja selvitys suunniteltujen ja toteutuneiden ei-luottamuksellisten numerotietojen välisestä erosta vuonna $n - 1$;
- kuvaus ja selvitys suunnitelluista ei-luottamuksellisista viisivuotiskustannuksista ja liikenne-ennusteisiin liittyvistä investoinneista;
- kuvaus ja selvitys poistokustannusten laskemisessa käytettävästä menetelmästä eli siitä, perustuuko menetelmä alkuperäiseen hankintamenuun vai jälleenhankinta-arvoon;
- pääomakustannusten perusteet, mukaan lukien pääomapohjan koostumus, koko omaisuuteen tehdyt mahdolliset oikaisut ja oman pääoman tuotto.”.

4) Korvataan liite IV seuraavasti:

"LIITE IV

Lentoreittipalveluyksiköiden ja yksikköhintojen laskeminen

1. Lentoreittipalveluyksiköiden laskeminen
 - 1.1 Lentoreittipalveluyksikkö lasketaan kertomalla keskenään kyseessä olevan ilma-aluksen etäisyyskerroin ja sen painokerroin.
 - 1.2 Etäisyyskerroin saadaan jakamalla luvulla 100 lentokilometrit, jotka on lennetty isoympyräetäisyytenä maksuvyöhykkeiden saapumis- ja poistumispisteen välillä ja jotka on saatu kyseisen ilma-aluksen viimeisimmästä tiedossa olevasta lentosuunnitelmasta, joka on laadittu ilmaliikennevirtatarkoituksia varten.
 - 1.3 Jos ilma-aluksen saapumis- ja poistumispiste on maksuvyöhykkeellä sama, etäisyyskerroin on tämän pisteen ja lentosuunnitelman etäisimmän pisteen välillä isoympyräetäisyytenä lennetty matka kerrottuna kahdella.
 - 1.4 Huomioon otettavaa etäisyyttä vähennetään 20 kilometriä kutakin jäsenvaltiossa tapahtunutta nousua ja kutakin jäsenvaltiossa tapahtunutta laskua kohden.
 - 1.5 Painokerroin ilmaistaan kahden desimaalin tarkkuudella. Se on sen osamäärän neliöjuuri, joka saadaan jakamalla luvulla 50 tonneina ilmaistu ilma-aluksen suurin sallittu lentoonlähtöpaino, joka mainitaan joko lentokelpoisuustodistuksessa tai ilma-aluksen käyttäjän esittämässä muussa vastaavassa virallisessa asiakirjassa. Kun tätä painoa ei tiedetä, valitaan raskaimman tunnetun samantyyppisen ilma-aluksen paino. Kun yhdellä ilma-aluksella on useampi kuin yksi suurin sallittu lentoonlähtöpaino, näistä valitaan suurin paino. Kun ilma-aluksen käyttäjä käyttää kahta tai useampaa ilma-alusta, jotka ovat saman tyyppin eri versioita, kunkin tämäntyyppisen ilma-aluksen osalta käytetään käyttäjän kaikkien tämäntyyppisten ilma-alusten suurimpien sallittujen lentoonlähtöpainojen keskiarvoa. Painokerroin on laskettava ilma-alustyyppiä ja käyttäjää kohden vähintään kerran vuodessa.
2. Lentoreittien yksikköhintojen laskeminen
 - 2.1 Lentoreitin yksikköhinta on laskettava ennen viiteajanjakson kunkin vuoden alkua.
 - 2.2 Se lasketaan jakamalla seuraavien summa asianomaisen vuoden ennustetulla lentoreittiyksiköiden kokonaismäärällä:
 - i) asianomaisen vuoden määritetyt kustannukset;
 - ii) edellä 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu ennustetun ja toteutuneen inflaation erotus;
 - iii) edellä 11 a artiklan 2–7 kohdassa tarkoitettu liikenne-riskin jakamisesta johtuvat seuraaville kausille siirrettävät määrät;
 - iv) edellä 11 a artiklan 8 kohdassa tarkoitettu kustannus-riskin jakamisesta johtuvat edelliseltä viiteajanjaksolta siirrettävät määrät;
 - v) edellä 12 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuista taloudellisista kannustimista johtuvat bonukset ja seuraamukset;
 - vi) ensimmäisten kahden viiteajanjakson osalta jäsenvaltioiden maksujen yli- tai alijäämät vuoden 2011 loppuun saakka;
 - vii) edellä 7 artiklan 4 kohdassa tarkoitettujen VFR-lentojen kustannusten vähennys."
- 5) Korvataan liite V seuraavasti:

"LIITE V

Terminaalipalveluyksiköiden ja yksikköhintojen laskeminen

1. Terminaalipalveluyksiköiden laskeminen
 - 1.1 Terminaalipalveluyksikön on oltava yhtä suuri kuin asianomaisen ilma-aluksen painokerroin.
 - 1.2 Painokerroin ilmaistaan kahden desimaalin tarkkuudella. Se on osamäärä, joka saadaan jakamalla luvulla 50 liitteessä IV olevassa 1.5 kohdassa tarkoitettu tonneina ilmaistu ilma-aluksen suurin sallittu lentoonlähtöpaino korotettuna potenssiin 0,7. Tämän asetuksen mukaisesti ensimmäisen kerran tapahtuvaa terminaalipalvelun yksikköhinnan laskemista seuraavan viiden vuoden siirtymäkauden aikana tämä eksponentti vaihtelee välillä 0,5–0,9.
 2. Terminaalipalvelujen yksikköhinnan laskeminen
 - 2.1 Terminaalipalvelun yksikköhinta on laskettava ennen viiteajanjakson kunkin vuoden alkua.
 - 2.2 Se lasketaan jakamalla seuraavien summa asianomaisen vuoden ennustetulla terminaalipalveluyksiköiden kokonaismäärällä:
 - i) asianomaisen vuoden määritetyt kustannukset;
 - ii) edellä 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu ennustetun ja toteutuneen inflaation erotuksen vaikutus;
 - iii) edellä 11 a artiklan 2–7 kohdassa tarkoitettua liikenne-riskin jakamisesta johtuvat seuraavalle kaudelle siirrettävät määrät;
 - iv) edellä 11 a artiklan 8 kohdassa tarkoitettua kustannus-riskin jakamisesta johtuvat edelliseltä viiteajanjaksolta siirrettävät määrät;
 - v) edellä 12 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuista taloudellisista kannustimista johtuvat bonukset ja seuraamukset;
 - vi) ensimmäisten kahden viiteajanjakson osalta jäsenvaltioiden maksujen yli- tai alijäämät sen vuoden loppuun saakka, jonka jälkeen tätä asetusta alettiin soveltaa terminaalimaksuihin;
 - vii) edellä 7 artiklan 4 kohdassa tarkoitettujen VFR-lentojen kustannusten vähennys."
 - 6) Korvataan liite VI seuraavasti:

"LIITE VI

Maksujärjestelmä

1. SELONTEKOTAULUKKO

Jäsenvaltioiden ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on täytettävä seuraava selontekotaulukko kaikista vastuullaan olevista maksuvyöhykkeistä ja jokaiselta viiteajanjaksolta. Jäsenvaltioiden on myös laadittava konsolidoitu taulukko kustakin vastuullaan olevasta maksuvyöhykkeestä.

Kun maksuvyöhyke ulottuu useamman kuin yhden jäsenvaltion ilmatilaan, niiden on täytettävä taulukko yhdessä 4 artiklan 4 kohdassa tarkoitettujen järjestelyjen mukaisesti.

Taulukko 2 – Yksikköhinnan laskeminen

Maksuvyöhykkeen nimi	Viiteajanjakso: N – (N+4)				
Yksikön nimi					
Yksikköhinnan laskeminen	N	N+1	N+2	N+3	N+4
<p>1. Määritetyt kustannukset nimellismääräisinä ja inflaatiosta johtuva korotus</p> <p>Nimellismääräiset määritetyt kustannukset – pl. VFR-lennot (siirretty liitteestä II) Eurostatin laskema toteutunut inflaatio – Liite II Inflaatioennuste – Liite II Inflaatiokorotus – 6 art. 1 kohta: vuodelta n siirrettävä määrä</p> <p>2. Palveluyksiköiden ennustettu ja toteutunut kokonaismäärä</p> <p>Palveluyksiköiden ennustettu kokonaismäärä (suorituskykysuunnitelma) Palveluyksiköiden toteutunut kokonaismäärä Palveluyksiköiden toteutunut kokonaismäärä suhteessa ennusteeseen (%)</p> <p>3. Kustannukset, joihin sovelletaan liikenne-riskin jakamista (lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat)</p> <p>Nimellismääräiset määritetyt kustannukset - pl. VFR-lennot (siirretty liitteestä II) Inflaatiokorotus – 6 art. 1 kohta: vuodelle n siirrettävä määrä Liikenne – 11 a art. 2 kohta: vuodelle n siirrettävät määrät Liikenne-riskin jakaminen – 11 a art.2–7 k: vuodelle n siirrettävät lisätulot Liikenne-riskin jakaminen – 11 a art.2–7 k: vuodelle n siirrettävät tulonmenetykset Odottamattomat kustannukset – 11 a art. 8.c kohta: vuodelle n siirrettävät määrät Suorituskykyyn perustuvat bonukset ja sakot – 12 art. 2 kohta Yli- (-) tai alijäämät (+) ⁽¹⁾: vuodelle n siirrettävät määrät Kokonaismäärä vuoden n yksikköhinnan laskemista varten</p> <p>Liikenne-riskin jakaminen – 11 a artiklan 2–7 kohta: vuodelta n siirrettävät lisätulot Liikenne-riskin jakaminen – 11 a artiklan 2–7 kohta: vuodelta n siirrettävät tulonmenetykset</p> <p>Liikenne-riskin jakamisessa käytettävät parametrit</p> <p>Ilmatilan käyttäjille vuonna n + 2 palautettujen lisätulojen %-osuus – 11 a art. 4 kohdan ensimmäinen alakohta Ilmatilan käyttäjien maksamien tulonmenetysten % -osuus – 11 a art. 4 kohdan toinen alakohta</p> <p>4. Kustannukset, joihin ei sovelleta liikenne-riskin jakamista – 11 a art. 2 kohta</p> <p>Nimellismääräiset määritetyt kustannukset – pl. VFR-lennot (siirretty liitteestä II) Inflaatiokorotus – 6 art. 1 kohta: vuodelle n siirrettävä määrä Liikenne – 11 a art.2 kohta: vuodelle n siirrettävät määrät Odottamattomat kustannukset -11 a art. 8.c kohta: vuodelle n siirrettävät määrät Yli- (-) tai alijäämät (+) ⁽¹⁾: vuodelle n siirrettävät määrät Kokonaismäärä vuoden n yksikköhinnan laskemista varten</p> <p>5. Muut tulot sovellettava yksikköhinta (kansallisessa valuutassa)</p> <p>Tulot muista lähteistä – 3 artikla Kokonaismäärä vuoden n yksikköhinnan laskemista varten</p> <p>Yksikköhinta vuonna n (kansallisessa valuutassa) Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien komponentti yksikköhinnassa MET-komponentti yksikköhinnassa Kansallisen valvontaviranomaisen/valtion komponentti yksikköhinnassa</p> <p>Vuoden n yksikköhinta, jota oltaisiin sovellettu ilman muita tuloja</p>					

Kustannukset, tulot ja muut määrät miljoonina kansallisessa valuutassa – Palveluyksiköt miljoonina kappaleina

(1) Liitteen IV ja V 2.vi kohta – asetuksen voimaantulovuoteen saakka kertyneet yli- tai alijäämät

2. LISÄTIETOJA

Jäsenvaltioiden on lisäksi kerättävä ja toimitettava ainakin seuraavat tiedot:

- kuvaus eri maksuvyöhykkeiden perustamisesta ja syyt siihen ennen kaikkea terminaalimaksuvyöhykkeiden ja lentoasemien välisten mahdollisten ristikkäistukien osalta;
 - kuvaus ja selvitys siitä, kuinka perittäviksi ennakoitut palveluyksiköt lasketaan;
 - kuvaus siitä, kuinka poikkeuksia myönnetään, sekä kuvaus asiaa koskevien kustannusten kattamiseksi käytetystä rahoitustavasta;
 - kuvaus yli- tai alijäämän siirroista jäsenvaltioiden lentoreittimaksujen osalta vuoteen 2011 saakka ja terminaalimaksujen osalta sen vuoden loppuun saakka, jonka jälkeen tätä asetusta alettiin soveltaa niihin;
 - kuvaus 11 a artiklan 4 kohdan toisen alakohdan mukaisesti siirretystä alijäämästä;
 - eritelty kuvaus määristä, jotka on siirretty aiemmalta viiteajanjaksolta 11 a artiklan 8 kohdan c alakohdan mukaisesti;
 - kuvaus mahdollisista muista tuloista;
 - kuvaus terminaalimaksujen laskemisessa käytetystä matemaattisesta kaavasta;
 - kuvaus ja selvitys kannustimista, joita myönnetään lennonvarmistuspalvelujen käyttäjille.”
-