A BIZOTTSÁG 391/2013/EU VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2013. május 3.)

a léginavigációs szolgálatok közös díjszámítási rendszerének létrehozásáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az 1070/2009/EK rendelettel [1] módosított, a léginavigációs szolgálatoknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról szóló, 2004. március 10-i 550/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre [2] (léginavigációs-szolgálati rendelet) és különösen annak 15. cikke (4) bekezdésére,

mivel:

(1) Az 550/2004/EK rendelet értelmében a Bizottságnak a léginavigációs szolgálatokra vonatkozóan közös díjszámítási rendszert kell létrehoznia, lehetővé téve a rendszernek az egységes európai égbolton belüli egységes alkalmazását.

(2) A repülés minden egyes szakasza alatt biztosított léginavigációs szolgálatok közös díjszámítási rendszerének kidolgozása rendkívül fontos az egységes európai égbolt létrehozását célzó kezdeményezés végrehajtása szempontjából. A rendszernek hozzá kell járulnia ahhoz, hogy a légtérfelhasználóknak felszámított díjak meghatározása, kivetése és beszedése átláthatóbbá váljon. A rendszernek továbbá támogatnia kell a léginavigációs szolgálatok igénybe vevőinek – a rendszer finanszírozóinak – nyújtott biztonságos, hatékony és megfelelő léginavigációs szolgáltatásokat, és ösztönöznie kell az integrált szolgáltatásnyújtást.

(3) A közös díjszámítási rendszernek alapvető szerepet kell játszania az 1070/2009/EK rendelettel [3] módosított, az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról szóló, 2004. március 10-i 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet [4] („keretrendelet") 11. cikkében és a a léginavigációs szolgálatok és a hálózati funkciók teljesítményrendszerének létrehozásáról szóló, 2013. május 3-i 390/2013/EU bizottsági végrehajtási rendeletben [5] meghatározott teljesítményrendszer célkitűzéseinek megvalósításában.

(4) A léginavigációs szolgálatok teljesítményének javítására vonatkozó általános célkitűzésnek megfelelően a díjszámítási rendszernek elő kell segítenie a költséghatékonyságot és a működési hatékonyságot, valamint elő kell írnia olyan ösztönző rendszerek létrehozását a léginavigációs szolgáltatókat érintően, amelyek elősegítik a léginavigációs szolgálatok jobb színvonalon való végzését, és ezen belül a forgalmi kockázatok megosztását.

(5) A közös díjszámítási rendszernek összhangban kell lennie az Eurocontrol Útvonal-használati Díjrendszerével és a nemzetközi polgári repülésről szóló, 1944. évi chicagói ICAO-egyezmény (Chicagói Egyezmény) 15. cikkével.

(6) A közös díjszámítási rendszernek a légiforgalom-áramlás figyelembevételével lehetővé kell tennie a légtér optimális felhasználását, különösen az 550/2004/EK rendelet 9a. cikkével összhangban létrehozott funkcionális légtérblokkokon belül.

(7) A közös díjszámítási rendszer egyik alapelve, hogy a légtérfelhasználók képviselőinek és az illetékes hatóságoknak megfelelő időben mindenre kiterjedő és átlátható tájékoztatást kell kapniuk a költségalapról.

(8) Abban az esetben, ha megállapításra kerül, hogy a közelkörzeti léginavigációs szolgáltatások és/vagy a kommunikációs, navigációs és légtérellenőrző szolgáltatások (CNS), a meteorológiai szolgáltatások (MET) és a légiforgalmi tájékoztatás (AIS) nyújtása piaci alapon történik, indokolt, hogy a tagállamok dönthessenek úgy, hogy e szolgáltatásokra vonatkozóan nem számítanak ki megállapított költségeket, nem számítanak ki közelkörzeti díjakat, nem határoznak meg közelkörzeti egységdíjakat és/vagy nem határoznak meg pénzügyi ösztönzőket.

(9) A repülőterek működtetésében bekövetkező változásokra tekintettel egy adott referencia-időszak során szükség lehet a közelkörzeti díjszámítási körzetek módosítására.

(10) Szükséges, hogy az integrált szolgáltatásnyújtás ösztönzése érdekében bevezetésre kerülő új technológiák és eljárások, valamint a hozzájuk kapcsolódó üzleti modellek a felhasználói költségek jelentős csökkenésével járjanak. Az ezen jövőbeli költségcsökkenések lehetővé tételét célzó fejlesztések végrehajtása kapcsán a léginavigációs szolgáltatóknál szerkezetátalakítási költségek merülnek fel, amely költségeket a szolgáltatók átháríthatják, amennyiben bizonyítják, hogy a felhasználók számára tényleges előnyök keletkeztek.

(11) A teljesítmény javításának ösztönzésére szolgáló mechanizmusok kialakításakor figyelembe kell venni, hogy mennyire kívánatos jutalmazni, illetve büntetni a teljesítményterv elfogadásakor várt teljesítményszinthez képest elért tényleges teljesítményt.

(12) A SESAR-technológiák alkalmazásának felgyorsítása érdekében szükséges, hogy az új ATM-rendszerekbe történő beruházások és a meglévő ATM-rendszerek alapvető átalakítása – melyek befolyásolják az európai ATM-hálózat teljesítményének szintjét –, költségmegtérülésre jogosultak legyenek a felhasználói díjakon keresztül, amennyiben összhangban vannak az ATM főterv végrehajtásával és különösen ha az 550/2004/EK rendelet 15a. cikkének (3) bekezdése szerinti közös projektek formájában valósulnak meg. A tagállamok számára továbbá lehetővé kell tenni, hogy a léginavigációs díjak tekintetében modulációt alkalmazzanak annak érdekében, hogy így ösztönözzék a légi járműveknek a közös projektekben szereplő rendszerekkel való felszerelését.

[1] HL L 300., 2009.11.14., 34. o.
[2] HL L 96., 2004.3.31., 10. o.
[3] HL L 300., 2009.11.14., 34. o.
[4] HL L 96., 2004.3.31., 1. o.
[5] Lásd e Hivatalos Lap 1. oldalát.

(13) A léginavigációs szolgálatok hatékonyságának javítása és használatuk optimalizálása érdekében a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy a díjakra további modulációt alkalmazzanak, figyelembe véve a hálózatot egy adott körzetben vagy útvonalon, illetve egy adott időszakban jellemző leterheltséget.

(14) Különösen a könnyű légi járművekre kiszabott díjak szintje nem lehet olyan mértékű, hogy az a biztonsági berendezések és szolgáltatások igénybevételének csökkenéséhez vagy új technikák és eljárások bevezetésének elmaradásához vezessen.

(15) A tagállamok számára lehetővé kell tenni az egységdíjak közös megállapítását, különösen azokban az esetekben, amikor a díjszámítási körzetek több tagállam területére terjednek ki, vagy amikor a tagállamok közös útvonaldíjrendszerben vesznek részt.

(16) A közös díjszámítási rendszer hatékonyabbá tétele, valamint az adminisztrációs és könyvelési munkaterhelés csökkentése érdekében lehetővé kell tenni, hogy a tagállamok az útvonaldíjakat közös útvonal-használati díjrendszer keretén belül, repülésenkénti egyszeri díj formájában, közösen szedjék be.

(17) Meg kell erősíteni az annak biztosításához szükséges jogi eszközöket, hogy a léginavigációs szolgáltatások felhasználói haladéktalanul és teljes mértékben kifizessék a léginavigációs díjakat.

(18) A légtérfelhasználóknak felszámított díjak megállapítását és beszedését a légtérfelhasználók képviselőivel folytatott konzultációt követően, méltányos és átlátható módon kell megvalósítani. A díjakat rendszeres időközönként felül kell vizsgálni.

(19) A 2010. december 16-i 1191/2010/EU bizottsági rendelettel [1] módosított, a léginavigációs szolgálatok közös díjszámítási rendszerének létrehozásáról szóló, 2006. december 6-i 1794/2006/EK bizottsági rendeletet [2] 2015. január 1-jével hatályon kívül kell helyezni.

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

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. cikk

Tárgy és hatály

(1) Ez a rendelet meghatározza a léginavigációs szolgálatok közös díjszámítási rendszerének kidolgozásához szükséges intézkedéseket.

(2) Ezt a rendeletet az 550/2004/EK rendelet 8. cikkével összhangban kijelölt légiforgalmi szolgáltatók és a szóban forgó rendelet 9. cikkének (1) bekezdésével összhangban kijelölt meteorológiai szolgáltatók által biztosított szolgálatokra kell alkalmazni az általános légi forgalomra az ICAO EUR és AFI körzetein belül mindenütt, ahol a tagállamok felelősek a léginavigációs szolgálatok biztosításáért. A rendeletet alkalmazni kell továbbá a 677/2011/EU bizottsági rendelet [3] 3. cikkével összhangban létrehozott hálózatkezelőre.

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

(4) A tagállamok alkalmazhatják ezt a rendeletet azon léginavigációs szolgáltatókra, amelyek az 550/2004/EK rendelet 7. cikkének (5) bekezdése alapján engedéllyel rendelkeznek léginavigációs szolgálatok tanúsítvány nélküli végzésére.

(5) A 390/2013/EU végrehajtási rendelet 1. cikkének (4) bekezdésére figyelemmel a tagállamok dönthetnek úgy, hogy az évente 70 000-nél kevesebb IFR szerinti légiforgalmi műveletet lebonyolító repülőtereken biztosított léginavigációs szolgálatok esetében nem alkalmazzák ezt a rendeletet.

A tagállamok e döntésről értesítik a Bizottságot.

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában az 549/2004/EK rendelet 2. cikkében szereplő fogalommeghatározásokat kell alkalmazni.

Ezen túlmenően az alábbi fogalommeghatározásokat kell alkalmazni:

1. „léginavigációs szolgáltatás használója": a légi jármű üzemben tartója a repülés idején, vagy – amennyiben az üzemben tartó kiléte nem ismert –, a légi jármű tulajdonosa, kivéve, ha bizonyítható, hogy az adott időpontban valaki más volt az üzemben tartó;

2. „légtérfelhasználók képviselője": bármely olyan jogi személy vagy szervezet, amely a léginavigációs szolgálatok egy vagy több felhasználói kategóriájának érdekeit képviseli;

3. „IFR": műszeres repülési szabályok a chicagói egyezmény 2. mellékletében meghatározottak szerint (tizedik kiadás, 2005. július);

4. „VFR": látva repülési szabályok a chicagói egyezmény 2. mellékletében meghatározottak szerint (tizedik kiadás, 2005. július);

5. „útvonali díjszámítási körzet": adott légtérvolumen, amelynek vonatkozásában egységes költségalapot és egységes egységdíjat határoztak meg;

6. „közelkörzeti díjszámítási körzet": adott repülőtér vagy repülőterek csoportja, amely vonatkozásában egységes költségalapot és egységes egységdíjat határoztak meg;

7. „megállapított költségek": az 550/2004/EK rendelet 15. cikke (2) bekezdésének a) pontjában említett, a tagállamok által előre meghatározott költségek;

[1] HL L 333., 2010.12.17., 6. o.
[2] HL L 341., 2006.12.7., 3. o.
[3] HL L 185., 2011.7.15., 1. o.

8. „referencia-időszak": a teljesítményrendszerre vonatkozó, az 549/2004/EK rendelet 11. cikke (3) bekezdésének d) pontjában és a 390/2013/EU végrehajtási rendelet 8. cikkében előírt referencia-időszak;

9. „IFR szerinti légiforgalmi művelet": a műszeres repülési szabályok szerint végrehajtott felszállások és leszállások számának a teljesítményterv benyújtását megelőző három év éves átlaga alapján kiszámított összege;

10. „egyéb bevételek": hatósági forrásokból származó bevételek, ezen belül többek között a transzeurópai közlekedési hálózatból (TEN-T), az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközből (Connecting Europe Facility, CEF), a Kohéziós Alapból és más uniós támogatási programokból származó pénzügyi támogatások; kereskedelmi tevékenységekből származó bevételek; és/vagy a közelkörzeti egységdíjak esetében a léginavigációs szolgáltatók és a repülőtér-üzembentartók közötti szerződésekből vagy megállapodásokból származó bevételek;

11. „teljesítményterv": a 390/2013/EU végrehajtási rendelet 11–16. cikkének rendelkezéseivel összhangban kidolgozott és elfogadott teljesítményterv;

12. „tényleges költségek": a léginavigációs szolgálatok biztosítása kapcsán egy adott évben ténylegesen felmerült, záróellenőrzés tárgyát képező költségek;

13. „CNS, MET és AIS szolgálatok": a kommunikációs, navigációs és légtérellenőrző szolgáltatások, a léginavigációhoz szükséges meteorológiai szolgáltatások és a légiforgalmi tájékoztatás;

14. „szerkezetátalakítási költségek": az integrált szolgáltatásnyújtás ösztönzését célzó új technológiák és eljárások, valamint a hozzájuk kapcsolódó üzleti modellek bevezetése révén megvalósuló szerkezetátalakítási folyamat során a léginavigációs szolgáltatóknál felmerülő jelentős összegű, egyszeri költségek, amelyeket a tagállamok egy vagy több referencia-időszak során kívánnak megtéríttetni. Ezen költségek közé tartozhatnak egyebek mellett az alkalmazottakat megillető végkielégítés, a légiforgalom-irányító központok bezárása, a tevékenységek áthelyezése, valamint egyes eszközök értékének leírása és/vagy a más léginavigációs szolgáltatókban való stratégiai részesedés szerzése kapcsán felmerülő költségek.

3. cikk

Piaci feltételek mellett biztosított közelkörzeti léginavigációs szolgálatok, valamint CNS, MET és AIS szolgálatok

(1) Az 550/2004/EK rendelet 14. és 15. cikkében említett alapelvek alkalmazásának sérelme nélkül, és a (2) bekezdésben említett értékelés függvényében a tagállamok az egyes referencia-időszakok kezdetét megelőzően vagy – indokolt esetben – a referencia-időszak során megállapíthatják, hogy közelkörzeti léginavigációs szolgáltatásaik vagy a CNS, a MET és az AIS szolgáltatások közül néhányra vagy azok mindegyikére piaci feltételek érvényesek. Az e rendeletben szereplő intézkedéseket ebben az esetben is alkalmazni kell, azonban az érintett tagállamok a szóban forgó szolgáltatások tekintetében dönthetnek úgy, hogy:

a) nem számítanak ki megállapított költségeket az e rendelet 7. cikkével összhangban;

b) e szolgáltatásokra vonatkozóan nem határoznak meg pénzügyi ösztönzőket az e rendelet 15. cikkével összhangban a kapacitás és a környezetvédelem fő teljesítményterületén;

továbbá a közelkörzeti léginavigációs szolgálatok vonatkozásában

c) nem számítanak ki közelkörzeti díjakat e rendelet 12. cikkével összhangban;

d) nem határoznak meg közelkörzeti egységdíjakat e rendelet 17. cikkével összhangban.

(2) Annak megállapítása céljából, hogy közelkörzeti léginavigációs szolgáltatásaik vagy a CNS, a MET és az AIS szolgáltatások közül néhányra vagy azok mindegyikére piaci feltételek vonatkoznak-e, a tagállamok az e rendelet I. mellékletében szereplő feltételek alapján részletes értékelést készítenek. Az értékelés során a tagállamok konzultálnak a légtérfelhasználók képviselőivel.

(3) Az (1) bekezdésben említett tagállamok 19 hónappal az egyes referencia-időszakok kezdetét vagy az (1) bekezdéssel összhangban hozott határozat hatálybalépését megelőzően részletes jelentést nyújtanak be a Bizottságnak a (2) bekezdésben említett ellenőrzés tartalmáról és eredményeiről. A jelentést bizonyítékokkal kell alátámasztani, így annak tartalmaznia kell – adott esetben – a pályázati dokumentációkat, az adott szolgáltató kiválasztásának indoklását, a kiválasztott szolgáltatókat érintő, a közelkörzeti léginavigációs szolgáltatások vagy a CNS, a MET és az AIS szolgáltatások költséghatékonyságát biztosítani hivatott rendelkezéseket, valamint a légtérfelhasználók képviselőivel folytatott konzultáció eredményeit. A jelentésnek tartalmaznia kell a tagállam következtetéseinek teljes indoklását.

(4) Amennyiben a Bizottság is úgy véli, hogy e rendelet I. mellékletével összhangban megállapítható a piaci feltételek fennállása, erről a jelentés kézhezvételétől számítva négy hónapon belül értesíti az érintett tagállamot. Amennyiben a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a piaci feltételek fennállásának megállapításához további információkra van szükség, akkor a jelentés kézhezvételétől számított négyhónapos időszak hat hónapra hosszabbodik.

Amennyiben a Bizottság úgy ítéli meg, hogy nem állnak fenn piaci feltételek, akkor a jelentés kézhezvételétől számított hat hónapon belül, az 549/2004/EK rendelet 5. cikkének (2) bekezdésében említett eljárással összhangban úgy határoz, hogy az érintett egy vagy több tagállamnak maradéktalanul alkalmaznia kell az e rendeletben szereplő rendelkezéseket. Az erről szóló határozatot a Bizottság az érintett tagállammal (tagállamokkal) folytatott konzultációt követően hozza meg.

(5) A tagállami jelentés és a (4) bekezdésben említett bizottsági határozat az érintett referencia-időszak teljes időtartamára érvényes, a nyilvánosság számára elérhető, és a rájuk való hivatkozás közzétételre kerül az *Európai Unió Hivatalos Lapjában.*

4. cikk

A közös díjszámítási rendszer alapelvei

(1) A közös díjszámítási rendszerre az 550/2004/EK rendelet 15. cikkében megállapított alapelveket kell alkalmazni.

(2) Az útvonali léginavigációs szolgálatok megállapított költségeit a léginavigációs szolgálatok igénybevevőire a III. fejezettel összhangban kivetett útvonaldíjakon keresztül és/vagy egyéb bevételekből kell finanszírozni.

(3) A közelkörzeti léginavigációs szolgálatok megállapított költségeit a léginavigációs szolgálatok igénybevevőire a III. fejezettel összhangban kivetett közelkörzeti díjakon keresztül és/vagy egyéb bevételekből kell finanszírozni.

(4) A (2) és (3) bekezdés nem sértheti a léginavigációs szolgálatok egyes felhasználóira vonatkozó mentességeknek a 10. cikknek megfelelően más forrásokon keresztül történő finanszírozását.

(5) A közös díjszámítási rendszer biztosítja a költségalapokkal, illetve a költségeknek a különböző szolgálatok közötti elosztásával kapcsolatos átláthatóságot és a légtérfelhasználók képviselőivel folytatott konzultáció lehetőségét.

(6) Az e rendelet 11. és 12. cikkével összhangban megállapított útvonaldíjakból és közelkörzeti díjakból származó bevételeket nem szabad a léginavigációs szolgáltatók kereskedelmi tevékenységeinek finanszírozására felhasználni.

5. cikk

Díjszámítási körzetek létrehozása

(1) A tagállamok díjszámítási körzeteket hoznak létre az illetékességi körükbe tartozó azon légtér vonatkozásában, amelyben a légtérfelhasználók léginavigációs szolgálatokat vehetnek igénybe.

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

(3) Az útvonaldíjkörzetek a földtől a magaslégtérig terjednek. Összetett közelkörzetekben a tagállamok külön körzeteket hozhatnak létre egy díjkörzeten belül.

(4) Ha a díjszámítási körzetek több tagállam légterére is kiterjednek, az érintett tagállamok gondoskodnak e rendelet következetes és egységes alkalmazásáról az érintett légtérben.

(5) A közelkörzeti díjszámítási körzetek egy adott referencia-időszakon belül módosíthatók. Ebben az esetben a tagállamok:

a) benyújtják a vonatkozó költség- és forgalmi adatokat, hogy azok alapján a Bizottság a módosítás hatálybalépését megelőző, illetve azt követő helyzetet megfelelően tükröző konzisztens adatsorokat állíthasson össze, és a 390/2013/EU végrehajtási rendelet 18. cikkével összhangban elvégezhesse teljesítményellenőrzési feladatait;

b) konzultálnak a légtérfelhasználók képviselőivel, és tájékoztatják a Bizottságot azok észrevételeiről;

c) értékelést nyújtanak be a Bizottsághoz a változások által a léginavigációs szolgálatok költséghatékonysági célkitűzéseire és teljesítményének ellenőrzésére gyakorolt hatásokról, és jelzik, hogy a referencia-időszak hátralévő részében hogyan kívánják elvégezni a teljesítményellenőrzést.

II. FEJEZET

A LÉGINAVIGÁCIÓS SZOLGÁLATOK BIZTOSÍTÁSÁNAK KÖLTSÉGEI

6. cikk

Költségmegtérülésre jogosult szolgálatok, berendezések és tevékenységek

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

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

(2) A tagállamok a következő költségeket vehetik figyelembe megállapított költségként az 550/2004/EK rendelet 15. cikke (2) bekezdésének a) pontjával összhangban, amennyiben azok a léginavigációs szolgálatok végzésének eredményeként merülnek fel:

a) az illetékes nemzeti hatóságoknál felmerült költségek;

b) az 550/2004/EK rendelet 3. cikkében említett minősített szervezeteknél felmerült költségek;

c) nemzetközi megállapodásokból eredő költségek.

(3) Az 550/2004/EK rendelet 15a. cikkének (3) bekezdésével összhangban a díjakból eredő bevétel egy részét fel lehet használni a hálózattal kapcsolatos funkciók terén indított olyan közös projektek finanszírozására, amelyek a légiforgalmi irányítás és a léginavigációs szolgálatok összteljesítményének javítása szempontjából különösen fontosak. Ilyen esetekben a tagállamok átfogó és átlátható elszámolási eljárásokról gondoskodnak annak biztosítására, hogy a légtérfelhasználóknak ne kelljen kétszeresen fizetniük. A közös projektekkel kapcsolatban felmerülő megállapított költségeket egyértelműen meg kell határozni a II. és VII. melléklettel összhangban.

(4) Az új ATM-rendszerekbe történő beruházások és a meglévő ATM-rendszerek alapvető átalakítása abban az esetben lehetnek jogosultak költségmegtérülésre, ha összhangban vannak az európai ATM főtervvel és különösen, ha az 550/2004/EK rendelet 15a. cikkének (3) bekezdése szerint közös projektek formájában valósulnak meg.

7. cikk

Költségszámítás

(1) A megállapított költségek és a tényleges költségek az e rendelet 6. cikkében említett és az 550/2004/EK rendelet 12. cikkében szereplő számviteli követelményekkel összhangban meghatározott, költségmegtérülésre jogosult szolgálatokhoz, berendezésekhez és tevékenységekhez kapcsolódó költségeket foglalják magukban.

A nemzetközi számviteli standardok bevezetéséből eredő nem ismétlődő hatásokat legfeljebb 15 éves időtartamra el lehet osztani.

A 390/2013/EU végrehajtási rendelet 17. és 19. cikkének sérelme nélkül, a megállapított költségeket az egyes referencia-időszakok kezdetét megelőzően, a teljesítményterv részeként kell rögzíteni, az adott referencia-időszak valamennyi évére vonatkozóan, mind reál-, mind nominális értéken. Az egyes referencia-időszakok valamennyi évére vonatkozóan a referencia-időszakot megelőzően rögzített, nominális értéken kifejezett megállapított költségek és a Bizottság (az Eurostat) által a harmonizált fogyasztói árindexben feljegyzett, az n. év áprilisában közzétett tényleges infláció és a teljesítménytervben a referencia-időszakot megelőző évre, illetve a referencia-időszak valamennyi évére meghatározott, feltételezett infláció közötti különbség alapján kiigazított megállapított költségek közötti különbséget legfeljebb az n + 2. évre lehet átvinni.

A megállapított költségeket és a tényleges költségeket nemzeti pénznemben kell meghatározni. Ha egy funkcionális légtérblokkon belül egységes egységdíjon alapuló, közös díjszámítási körzet került létrehozásra, az érintett tagállamok gondoskodnak a nemzeti szintű költségek euróra vagy az érintett tagállamok valamelyikének nemzeti pénznemére történő átváltásáról annak érdekében, hogy az e rendelet 17. cikke (1) bekezdése harmadik albekezdésének alkalmazásában az egységdíjak kiszámítása átlátható legyen. Az érintett tagállamok minderről értesítik a Bizottságot és az Eurocontrolt.

(2) Az (1) bekezdésben említett költségeket a következők szerinti bontásban kell feltüntetni: személyi jellegű ráfordítások, egyéb működési költségek, amortizációs költségek, tőkeköltség és rendkívüli tételek, köztük a vissza nem térítheto adók és a kifizetett vámok, és minden egyéb kapcsolódó költség.

A személyi jellegű ráfordítások magukban foglalják a bruttó javadalmazást, a túlóradíjat, a munkáltatói társadalombiztosítási járulékokat, valamint a nyugdíjköltségeket és minden egyéb juttatást. A nyugdíjköltségek kiszámítása óvatos feltételezésekre támaszkodva, értelemszerűen az adott rendszer irányításának vagy a nemzeti jognak a figyelembevételével történhet. E feltételezéseket a teljesítménytervekben részletesen fel kell tüntetni.

Az egyéb működési költségek magukban foglalják a léginavigációs szolgálatok biztosításához szükséges áruk és igénybe vett szolgáltatások beszerzésével kapcsolatos költségeket, különösen a kiszervezett szolgáltatások, a külső személyzet, az anyagok, az energia és a közüzemi szolgáltatások, az épületbérlések, a felszerelések és a berendezések költségeit, valamint a karbantartással, biztosítással és utazással kapcsolatos költségeket. Ha egy léginavigációs szolgáltató egyéb léginavigációs szolgáltatásokat vásárol, a szolgáltató az említett szolgáltatásokra fordított kiadásokat az egyéb működési költségei közé sorolja.

Az amortizációs költségeket a léginavigációs szolgálat biztosításához működtetett összes állóeszközre kell alkalmazni. A befektetett eszközök amortizációját várható működési élettartamuk alapján kell kiszámítani az amortizálandó eszközök bekerülési költségeire alkalmazott lineáris módszerrel. Az amortizáció kiszámításához a bekerülési áras vagy a folyóáras költségelszámolás is alkalmazható. Az alkalmazott módszer az amortizáció ideje alatt nem változhat, és összhangban kell lennie a tőkeköltség kiszámításának módszerével (a bekerülési áras költségelszámolásnál nominális tőkeköltség, a folyóáras költségelszámolásnál reál tőkeköltség). A folyóáras költségelszámolás alkalmazása esetén – összehasonlítás és értékelés céljából – rendelkezésre kell bocsátani a bekerülési áras költségelszámolással kapott adatokat is.

A tőkeköltség megegyezik a következők szorzatával:

a) a léginavigációs szolgáltató által használt működő vagy beszerelés alatt lévő, a nemzeti felülvizsgálati hatóság által meghatározott befektetett eszközök átlagos nettó könyv szerinti értékének és az összes eszköz esetleges kiigazításának, valamint a léginavigációs szolgálatok biztosításához szükséges – a kamatozó számlákat nem tartalmazó – forgóeszközök nettó átlagértékének összege; valamint

b) a tartozások kamatának és a saját tőke megtérülésének súlyozott átlaga. A saját tőkével nem rendelkező léginavigációs szolgáltatók esetében a súlyozott átlagot az a) pontban említett összes eszköz, illetve a tartozások közötti különbségből eredő hozam alapján kell kiszámítani.

A rendkívüli tételek az ugyanazon év során a léginavigációs szolgálat biztosításával kapcsolatban felmerült nem rendszeres költségeket foglalják magukban.

Minden olyan kiigazítást, amelyre nem a nemzetközi számviteli standardok előírásai nyomán került sor, a Bizottság általi felülvizsgálat céljából fel kell tüntetni a teljesítménytervekben, továbbá szerepeltetni kell a II. melléklettel összhangban benyújtandó további információk között.

(3) A tőkeköltség (2) bekezdés szerinti kiszámítása során a súlyozó faktoroknak a tartozásokon vagy saját tőkén keresztül történő finanszírozás arányán kell alapulniuk. A tartozások kamata megegyezik a léginavigációs szolgáltatók tartozásainak súlyozott átlagos kamatával. A saját tőke megtérülése – amelyet az adott jelentéstételi időszakra vonatkozó teljesítménytervben kell megadni – a léginavigációs szolgáltatónál ténylegesen felmerült pénzügyi kockázaton alapul.

Abban az esetben, ha az eszközök nincsenek a léginavigációs szolgáltató tulajdonában, de azokat figyelembe veszik a tőkeköltség kiszámítása során, a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy ezeknek az eszközöknek a költsége ne kerüljön kétszer megtérítésre.

(4) A tényleges költségek kiszámításakor figyelembe lehet venni azokat a szerkezetátalakítási költségeket, amelyek a megtérítéssel érintett referencia-időszakot megelőző referencia-időszakok során merültek fel a léginavigációs szolgáltatóknál, azonban ilyen esetben megfelelő üzleti dokumentációval kell alátámasztani, hogy a felhasználók számára idővel tényleges előnyök keletkeznek.

A nemzeti felülvizsgálati hatóság benyújtja a Bizottsághoz az üzleti dokumentációt, a szerkezetátalakítási költségek áthárítására vonatkozó tervet, valamint a légtérfelhasználók képviselőivel az üzleti dokumentáció és a szerkezetátalakítási költségek áthárítására vonatkozó terv kapcsán folytatott konzultáció eredményeit.

Ha a Bizottság megítélése szerint bizonyítható, hogy a felhasználók számára idővel tényleges előnyök keletkeznek, akkor a szóban forgó dokumentumoknak a nemzeti felülvizsgálati hatóság általi benyújtásától számított öt hónapon belül értesíti erről az érintett tagállamot.

Ha a Bizottság megítélése szerint nem bizonyítható, hogy a felhasználók számára idővel tényleges előnyök keletkeznek, akkor az 549/2004/EK rendelet 5. cikkének (2) bekezdésében említett eljárással összhangban a szóban forgó dokumentumoknak a nemzeti felülvizsgálati hatóság általi benyújtásától számított öt hónapon belül úgy határoz, hogy a léginavigációs szolgáltatóknál felmerült szerkezetátalakítási költségeket nem lehet visszatéríteni, és erről értesíti az érintett tagállamot.

Az érintett tagállam a szerkezetátalakítási költségek alakulásáról és a felhasználók számára keletkező előnyökről beszámol a 390/2013/EU végrehajtási rendelet 18. cikkének (4) bekezdésében előírt éves jelentésben.

8. cikk

A költségek megosztása

(1) A 6. cikk értelmében költségmegtérülésre jogosult szolgáltatások és tevékenységek költségeit átlátható módon kell megosztani azon díjszámítási körzetek között, amelyekben ténylegesen felmerültek.

Amennyiben a költségek több különböző díjszámítási körzetet érintenek, azokat arányosan kell elosztani a 9. cikknek megfelelő átlátható módszer alkalmazásával.

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

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

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

c) a léginavigációs szolgálatok összes többi összetevőjének megfelelő, az útvonali és a közelkörzeti szolgálatok közötti arányos elosztása.

A (2) bekezdés b) és c) pontjának alkalmazásában a tagállamok minden egyes referencia-időszakot megelőzően minden repülőtér vonatkozásában meghatározzák a költségeknek a közelkörzeti és az útvonali szolgálatok közötti elosztásához használt kritériumokat, és ezekről tájékoztatják a Bizottságot.

(3) Az útvonali szolgálatok költsége az (1) bekezdésben említett költségekhez kapcsolódik, a (2) bekezdésben említett költségekhez azonban nem.

(4) Amennyiben a VFR repülésekre vonatkozóan a 10. cikknek megfelelően mentességeket engedélyeznek, a léginavigációs szolgáltatónak meg kell határoznia a VFR repülésekhez biztosított léginavigációs szolgálat költségeit, és el kell őket különítenie az IFR repülésekkel kapcsolatban felmerült költségektől. Ezeket a költségeket határköltség-számítási módszerrel lehet kiszámítani, figyelembe véve a VFR repülések számára biztosított szolgáltatásokból az IFR repülések számára fakadó előnyöket.

9. cikk

A költségek és a díjszámítási mechanizmus átláthatósága

(1) A tagállamok – összehangolt módon – legkésőbb hét hónappal az egyes referencia-időszakok kezdete előtt konzultációra hívják a légtérfelhasználók képviselőit a megállapított költségekről, a tervezett beruházásokról, a szolgálati egységekkel kapcsolatos előrejelzésekről, a díjszámítási politikáról és az abból eredő egységdíjakról. A tagállamokat ennek során a léginavigációs szolgáltatók támogatják. A tagállamok a nemzeti szintű vagy funkcionális légtérblokkok szintjén az 6. cikknek megfelelően átlátható módon meghatározzák költségeiket és egységdíjaikat, és azokat a légtérfelhasználók képviselői, a Bizottság és adott esetben az Eurocontrol számára rendelkezésre bocsátják.

A referencia-időszak során a tagállamok minden évben koordinált konzultációt kezdeményeznek a légtérfelhasználók képviselőivel az előrejelzésektől való eltérésekről, különös tekintettel az alábbiakra:

a) a tényleges forgalom és a tényleges költségek összevetése az előre jelzett forgalommal és a megállapított költségekkel;

b) a 13. cikk szerinti, a forgalmi kockázatok megosztására szolgáló mechanizmus végrehajtása;

c) a 14. cikk szerinti költségmegosztási mechanizmus végrehajtása;

d) a 15. cikk szerinti ösztönző rendszerek;

e) a díjak 16. cikk szerinti modulációja.

A konzultációkra regionális szinten is sor kerülhet. A légtérfelhasználók képviselői fenntartják azt a jogukat, hogy további konzultációkat kérjenek. A felhasználókkal szintén rendszeres konzultációra kerül sor minden alkalommal, amikor a 390/2013/EU végrehajtási rendelet 17. és 19. cikke szerinti riasztási mechanizmusok aktiválása a megállapított egységdíj(ak) felülvizsgálatát eredményezi.

(2) Az (1) bekezdésben említett információknak a II., VI. és VII. mellékletben szereplő jelentéstételi táblázatokon és az ott meghatározott részletes szabályokon kell alapulniuk. Abban az esetben, ha a 3. cikkel összhangban megállapításra kerül, hogy a közelkörzeti léginavigációs szolgáltatásokra vagy a CNS, a MET és az AIS szolgáltatásokra piaci feltételek vonatkoznak, az (1) bekezdésben említett információknak a III. mellékletben szereplő jelentéstételi táblázatokon és az ott meghatározott részletes szabályokon kell alapulniuk. A vonatkozó dokumentációt a konzultációs meghallgatás előtt három héttel a légtérfelhasználók képviselői, a Bizottság, az Eurocontrol és a nemzeti felügyeleti hatóságok rendelkezésére kell bocsátani. Az (1) bekezdés második albekezdésében említett évenkénti konzultáció esetében a vonatkozó dokumentációt minden évben legkésőbb június 1-jén a légtérfelhasználók képviselői, a Bizottság, az Eurocontrol és a nemzeti felügyeleti hatóságok rendelkezésére kell bocsátani.

(3) A 390/2013/EU végrehajtási rendelet 18. cikkének (4) bekezdése szerinti teljesítmény elérésről szóló jelentések elkészítéséhez a tagállamok a II., VI. és VII. mellékletben szereplő jelentéstételi táblázatok és az ott meghatározott részletes szabályok segítségével minden évben legkésőbb június 1-jén a Bizottság és az Eurocontrol rendelkezésére bocsátják az előző évben felmerült tényleges költségeikre vonatkozó adatokat, valamint a teljesítménytervekben szereplő meghatározott költségek és a tényleges költségek közötti különbséget. Azok a tagállamok, amelyek megállapították, hogy a közelkörzeti léginavigációs szolgáltatásokra vagy a CNS, a MET és az AIS szolgáltatásokra a 3. cikkel összhangban piaci feltételek vonatkoznak, az erre vonatkozó információkat a III. mellékletben szereplő jelentéstételi táblázatok és az ott meghatározott részletes szabályok segítségével nyújtják be.

III. FEJEZET

A LÉGINAVIGÁCIÓS SZOLGÁLAT BIZTOSÍTÁSÁNAK A LÉGINAVIGÁCIÓS DÍJAKON KERESZTÜL TÖRTÉNŐ FINANSZÍROZÁSA

10. cikk

A léginavigációs díjak alóli mentességek

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

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

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

c) a kizárólag a hivatalos úton lévő uralkodók és közvetlen családtagjaik, állam- és kormányfők, valamint miniszterek szállítását szolgáló repülések; ezt a mentességet minden esetben meg kell indokolni a státus jelzésének vagy más megjegyzésnek a repülési tervben történő feltüntetésével;

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

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

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

b) a kizárólag a szakszolgálati engedély megszerzése vagy a repülőszemélyzet esetében a jogosítás megszerzése érdekében végzett gyakorlórepülések, amennyiben ez a repülési tervben megfelelő megjegyzés feltüntetésével jelzik; a repüléseket kizárólag az érintett állam légterében lehet végezni; a repülések célja nem lehet utas- és/vagy áruszállítás, illetve kiindulási helyre juttatása vagy egyéb szállítása;

c) kizárólag a léginavigáció földi támogatására használt vagy használni kívánt berendezések ellenőrzése vagy tesztelése érdekében végzett repülések, kivéve az érintett légi jármű kiindulási helyre juttatását;

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

e) VFR repülések;

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

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

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

(4) A mentességet élvező repülések költségei a következőkből tevődnek össze:

a) a 8. cikk (4) bekezdésében azonosítottak szerint mentességet élvező VFR repülésekkel kapcsolatos költségek; és

b) a mentességet élvező IFR repülésekkel kapcsolatos költségek, amelyeket úgy kell kiszámítani, hogy az IFR repülésekkel kapcsolatban felmerülő költségeket megszorozzuk a mentességet élvező szolgálati egységek számának és a szolgálati egységek teljes számának hányadosával, ahol a szolgálati egységek teljes száma magában foglalja az IFR repülésekkel kapcsolatban felmerült szolgálati egységeket és a mentességet nem élvező VFR repülésekkel kapcsolatban felmerült szolgálati egységeket. Az IFR repülésekkel kapcsolatban felmerült költségek megegyeznek az összköltségnek és a VFR repülések költségének a különbségével.

(5) A tagállamok biztosítják a léginavigációs szolgáltatók számára a mentességet élvező repülésekkel kapcsolatban felmerült költségeinek megtérülését.

11. cikk

Az útvonaldíjak kiszámítása

(1) Annak a 4. cikk (2) bekezdése szerinti lehetőségnek a sérelme nélkül, hogy az útvonali léginavigációs szolgálatok finanszírozása egyéb bevételekből történjen, egy adott repülés útvonaldíja egy adott útvonaldíj-körzetben megegyezik az adott útvonaldíj-körzetre meghatározott egységdíj és az adott repüléshez kapcsolódó útvonali szolgálati egységek szorzatával.

(2) Az egységdíjat és az útvonali szolgálati egységeket a IV. melléklettel összhangban kell kiszámítani.

12. cikk

A közelkörzeti díjak kiszámítása

(1) Annak a 4. cikk (3) bekezdése szerinti lehetőségnek a sérelme nélkül, hogy a közelkörzeti léginavigációs szolgálatok finanszírozása egyéb forrásokból történjen, egy adott repülés közelkörzeti díja egy adott közelkörzeti díjszámítási körzetben megegyezik az adott közelkörzeti díjszámítási körzetre meghatározott egységdíj és az adott repüléshez kapcsolódó közelkörzeti szolgálati egységek szorzatával. A díj kiszabása szempontjából a megközelítés és a felszállás egyetlen repülésnek számít. A számítás egysége vagy az érkező vagy az induló járat.

(2) Az egységdíjat és a közelkörzeti szolgálati egységeket az V. melléklettel összhangban kell kiszámítani.

13. cikk

A forgalmi kockázatok megosztása

(1) A 390/2013/EU végrehajtási rendelet 12. cikkében említett alapelvekkel összhangban a forgalmi kockázatok megosztására szolgáló mechanizmust kell alkalmazni.

(2) Az alábbi költségeket nem kell a forgalmi kockázatok megosztásakor figyelembe venni, és e költségek nyomán a következő év(ek)ben a forgalom alakulásától függetlenül növekednek vagy csökkennek a meghatározott költségek:

a) a 6. cikk (2) bekezdésével összhangban rögzített megállapított költségek a szolgáltatások határokon átívelő nyújtására vonatkozó megállapodások kivételével;

b) a meteorológiai szolgálatok megállapított költségei;

c) a 7. cikk (1) bekezdésében említett várható és tényleges infláció közötti különbségből eredő kiigazítás;

d) a szerkezetátalakítási költségek áthárítása, amennyiben ez a 7. cikk (4) bekezdésével összhangban engedélyezésre került;

e) a forgalmi kockázatok megosztására szolgáló mechanizmus végrehajtásából eredő átvitel;

f) a 14. cikkben említett költségmegosztási mechanizmus végrehajtásából eredő, az előző referencia-időszakról történő átvitelek;

g) a 15. cikkben említett pénzügyi ösztönző rendszerek keretében kiszabott bónuszok vagy szankciók;

h) a léginavigációs díjak esetében a 16. cikkel összhangban alkalmazott modulációból származó, túlzott mértékben vagy nem kellő mértékben behajtott díjak;

i) a forgalom változásából eredő, túlzott mértékben vagy nem kellő mértékben beszedett díjak;

j) a második referencia-időszakra a tagállamoknál az útvonali szolgálatok esetében a 2011. évvel bezárólag, a közelkörzeti léginavigációs szolgálatok esetében pedig a 2014. évvel bezárólag felmerülő díjak túlzott mértékben vagy nem kellő mértékben való behajtásából származó átvitelek.

A tagállamok ezen kívül mentességet engedélyezhetnek a forgalmi kockázatok megosztása alól azon léginavigációs szolgáltatók megállapított költségei tekintetében, amelyek az 550/2004/EK rendelet 7. cikkének (5) bekezdése alapján engedélyt kaptak arra, hogy tanúsítvány nélkül biztosítsanak léginavigációs szolgálatokat.

(3) Ha egy adott n. évben a szolgálati egységek tényleges száma és az adott n. évre vonatkozóan a teljesítménytervben megállapított előrejelzés közötti eltérés sem pozitív, sem negatív irányban nem haladja meg a 2 %-ot, a léginavigációs szolgáltatónál a megállapított költségek tekintetében felmerült bevételkiesés vagy többletbevétel nem vihető tovább.

(4) Ha egy adott n. évben a szolgálati egységek tényleges száma több mint 2 %-kal meghaladja a teljesítménytervben az adott n. évre vonatkozóan megállapított előrejelzést, az n + 2. év megállapított költségeit csökkenteni kell az érintett léginavigációs szolgáltató(k)nál felmerülő, a szolgálati egységek tényleges száma és a teljesítménytervben szereplő megállapított költségekre vonatkozó előrejelzés közötti, 2 %-ot meghaladó különbségből eredő többletbevétel legalább 70 %-ával.

Ha egy adott n. évben a szolgálati egységek tényleges száma több mint 2 %-kal elmarad a teljesítménytervben az adott n. évre vonatkozóan megállapított előrejelzéstől, a megállapított költségeket – legkorábban az n + 2. évtől – növelni kell az érintett léginavigációs szolgáltató(k)nál felmerülő, a szolgálati egységek tényleges száma és a teljesítménytervben szereplő megállapított költségekre vonatkozó előrejelzés közötti, 2 %-ot meghaladó különbségből eredő bevétel-elmaradás legfeljebb 70 %-ával.

(5) Ha egy adott n. évben a szolgálati egységek tényleges száma nem éri el a teljesítménytervben az adott n. évre vonatkozóan megállapított előrejelzés 90 %-át, a megállapított költségeket – legkorábban az n + 2. évtől – növelni kell az érintett léginavigációs szolgáltató(k)nál felmerülő, a szolgálati egységek tényleges száma és a teljesítménytervben szereplő megállapított költségekre vonatkozó előrejelzés közötti, 10 %-ot meghaladó különbségből eredő bevétel-elmaradás teljes összegével.

Ha egy adott n. évben a szolgálati egységek tényleges száma meghaladja a teljesítménytervben az adott n. évre vonatkozóan megállapított előrejelzés 110 %-át, az n + 2. év megállapított költségeit csökkenteni kell az érintett léginavigációs szolgáltató(k)nál felmerülő, a szolgálati egységek tényleges száma és a teljesítménytervben szereplő megállapított költségekre vonatkozó előrejelzés közötti, 10 %-ot meghaladó különbségből eredő többletbevétel teljes összegével.

(6) A tagállamok dönthetnek úgy, hogy a közelkörzeti léginavigációs szolgálatok esetében nem alkalmazzák a fenti (3), (4) és (5) bekezdést az évente 250 000-nél kevesebb IFR szerinti légiforgalmi műveletet lebonyolító repülőtereken. A tagállamoknak erről a döntésükről az e rendelet kihirdetését követő két hónapon belül értesítik a Bizottságot.

14. cikk

Költségmegosztás

(1) A következő alapelvekkel összhangban költségmegosztási mechanizmust kell alkalmazni:

a) ha egy referencia-időszak egésze során a tényleges költségek alacsonyabbak, mint a referencia-időszak kezdetén előre jelzett megállapított költségek, az ebből származó különbség az érintett léginavigációs szolgáltatónál, tagállamnál vagy minősített szervezetnél marad;

b) ha egy referencia-időszak egésze során a tényleges költségek magasabbak, mint a referencia-időszak kezdetén előre jelzett megállapított költségek, az ebből származó különbséget az érintett léginavigációs szolgáltató, tagállam vagy minősített szervezet viseli.

(2) Az alábbi költségek mentesülnek az (1) bekezdés a) és b) pontjának alkalmazása alól:

a) Az (1) bekezdés a) és b) pontjában szereplő költségmegosztási rendelkezéseket nem kell alkalmazni a megállapított költségek és a tényleges költségek közötti különbségre azon költségtételek tekintetében, amelyek kezelésére az érintett léginavigációs szolgáltató, tagállam vagy minősített szervezet ésszerű és jól azonosítható lépéseket tett, azonban a következő tényezők miatt az érintettek befolyásán kívül esőnek minősülhetnek:

   i. előre nem látott pénzügyi piaci körülmények miatt a nyugdíjra, a nyugdíjelszámolásra vagy a nyugdíjköltségekre vonatkozó nemzeti jogszabályokban bekövetkezett, előre nem látott változások;

   ii. azon kölcsönök kamatait érintő jelentős változások, amelyekből a léginavigációs szolgálatok biztosításának költségeit finanszírozzák;

   iii. a teljesítménytervben nem szereplő, azonban jogszabályban előírt új, előre nem látott költségtételek;

   iv. az adózásra vonatkozó nemzeti jogszabályokban bekövetkezett, előre nem látott változások;

   v. nemzetközi megállapodásokból eredő, költségeket vagy bevételeket érintő, előre nem látott változások.

b) A 7. cikk (1) bekezdése harmadik albekezdésének sérelme nélkül, a (2) bekezdés a) pontjában szereplő minden egyes költségtételt a nemzeti felülvizsgálati hatóságok állapítják meg, és a teljesítménytervekben minden egyes költségtétel esetében a megelőző referencia-időszakra vonatkozóan szerepelnie kell az alábbiaknak:

   i. a költségtétel részletes bemutatása;

   ii. a teljesítménytervben az adott tételhez rendelt költség;

   iii. annak indoklása, hogy a költségtétel miért a (2) bekezdés a) pontja, nem pedig az (1) bekezdés a) és b) pontja alapján lehet költségmegtérülésre jogosult;

   iv. az érintett nemzeti felügyeleti hatóságok, léginavigációs szolgáltató vagy minősített szervezet befolyásán kívül eső azon külső esemény vagy körülmény bemutatása, amely miatt az adott költségtétel esetében eltérés következett be a tényleges és a megállapított költségek között;

   v. az adott tételhez kapcsolódó kockázatok kezelésére tett intézkedések.

c) E tételek tekintetében a tényleges költségek és a megállapított költségek közötti különbségeket a VII. melléklet 2. pontjával összhangban meg kell határozni és magyarázni.

d) Ha annak eredményeképpen, hogy a (2) bekezdés a) pontjának hatálya alól kikerülnek egyes költségek, egy teljes referencia-időszak során a tényleges költségek alacsonyabbak, mint a referencia-időszak kezdetén rögzített megállapított költségek, az ebből származó különbséget a következő referencia-időszakra való átvitel formájában vissza kell juttatni a légtérfelhasználókhoz.

e) Ha annak eredményeképpen, hogy a (2) bekezdés a) pontjának hatálya alá bekerülnek egyes költségek, egy teljes referencia-időszak során a tényleges költségek magasabbak, mint a referencia-időszak kezdetén rögzített megállapított költségek, az ebből származó különbséget a következő referencia-időszakra való átvitel formájában át kell hárítani a légtérfelhasználókra.

f) Az illetékes nemzeti felülvizsgálati hatóság minden évben megállapítja, hogy a tényleges költségek és a megállapított költségek közötti eltérés valóban a (2) bekezdés a) pontjában meghatározott, és a (2) bekezdés b) pontjával összhangban lévő események vagy körülmények eredménye. A hatóság továbbá azt is ellenőrzi, hogy a felhasználókra áthárítandó költségeltérés pontos azonosításra és besorolásra került. A hatóság évente tájékoztatja a légtérfelhasználókat és a Bizottságot az értékelés eredményéről. Ha a Bizottság az éves értékelési jelentésnek az érintett nemzeti felülvizsgálati hatóság általi benyújtásától számított hat hónapon belül úgy ítéli meg, hogy az értékelési jelentés alapján nem állapítható meg, hogy a tényleges költségek és a megállapított költségek közötti eltérés valóban a (2) bekezdés a) pontjában meghatározott, és a (2) bekezdés b) pontjával összhangban lévő események vagy körülmények eredménye, akkor az 549/2004/EK rendelet 5. cikkének (2) bekezdésében említett eljárással összhangban úgy határoz, hogy az érintett egy vagy több tagállam – a Bizottság megállapításaitól függően részben vagy egészben – nem alkalmazhatja a (2) bekezdés rendelkezéseit a tényleges költségek és a megállapított költségek közötti eltérésre.

g) Az átvitt összegeket tényezőkre bontva pontosan meg kell adni és be kell mutatni a VI. melléklettel összhangban benyújtandó további információk között.

15. cikk

Ösztönző rendszerek a léginavigációs szolgáltatók számára

(1) A tagállamok léginavigációs szolgáltatóik számára pénzügyi ösztönző rendszereket fogadnak el a kapacitás kulcsfontosságú teljesítményterületén, és hasonló rendszereket fogadhatnak el a hozhatnak létre a környezetvédelem fő teljesítményterületén is, a 390/2013/EU végrehajtási rendelet 12. cikkével összhangban. Az ösztönzők a teljesítmény célszintjének túlteljesítése esetén járó bónuszok, illetve az alulteljesítés esetén kiszabott szankciók formáját ölti, és az elért teljesítményszint alapján kell azokat hozzáadni a megállapított költségekhez, illetve levonni a megállapított költségekből.

A pénzügyi ösztönző rendszereknek az alábbi alapelvekkel összhangban kell működniük:

a) az n + 2. évi egységdíjat úgy kell módosítani, hogy az a léginavigációs szolgáltatók számára a releváns célkitűzésekhez képest az n. évben általuk elért tényleges teljesítményszinttől függően túlteljesítés esetén bónuszt, alulteljesítés esetén pedig szankciót irányozzon elő;

b) a bónuszok és szankciók alkalmazható mértékének arányban kell állnia az elérendő célokkal és az elért teljesítménnyel. A teljesítménycélokkal azonos szinten lévő, vagy az alatti teljesítmény után nem járhat bónusz;

c) az alkalmazandó bónuszok és szankciók mértékének azonosnak kell lennie;

d) sem a bónuszok, sem a szankciók együttes maximális összege nem haladhatja meg a léginavigációs szolgálatokból az n. évben származó bevételek 1 %-át;

e) a teljesítménybeli változások szintjét, illetve az alkalmazandó bónuszok és szankciók mértékét a 9. cikkben említett konzultációt követően kell meghatározni, és azt rögzíteni kell a teljesítménytervekben;

f) a funkcionális légtérblokkok szintjén meghatározott célok esetében a bónuszokat és szankciókat az érintett léginavigációs szolgálatokra kell alkalmazni;

g) a kapacitás fő teljesítményterületén a teljesítmény célszintjeit kizárólag azon késési okok figyelembevétele érdekében lehet módosítani, amelyek a légiforgalmi irányítási kapacitással, útvonallal, személyzettel, berendezésekkel, légtérgazdálkodással és a légiforgalomáramlás- és kapacitás-szervezési (ATFCM) felhasználói kézikönyvben C, R, S, T, M és P kóddal jelölt különleges eseményekkel kapcsolatosak.

(2) A nemzeti felügyeleti hatóságok nyomon követik az ösztönző rendszerek léginavigációs szolgáltatók általi megfelelő végrehajtását.

16. cikk

A léginavigációs díjak modulációja

(1) A tagállamok – miután a 9. cikk szerint konzultációt kezdeményeztek –, nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokkok szintjén diszkriminációtól mentes és átlátható módon modulációt alkalmazhatnak a légtérfelhasználókra kiszabott felhasználókra kiszabott díjakkal kapcsolatban azon erőfeszítések tükrözése érdekében, amelyeket az említett felhasználók az alábbi területeken tettek:

a) a léginavigációs szolgálatok igénybevételének optimalizálása;

b) a repülés környezeti hatásának csökkentése;

c) a léginavigációs szolgálatok általános költségeinek csökkentése és a szolgálatok hatékonyságának növelése, különösen a díjaknak a hálózatra egy adott körzetben vagy útvonalon, illetve egy adott időszakban jellemző leterheltség figyelembevételével való modulációja révén.

A díjak modulációja nem vezethet a léginavigációs szolgáltató bevételeinek módosulásához. A túlzott mértékben vagy nem kellő mértékben beszedett díjakat át kell vinni a következő időszakra.

(2) A léginavigációs díjak tekintetében – diszkriminációtól mentes és átlátható módon – a SESAR-ATM-programból eredő kapacitások igénybevételének felgyorsítása érdekében is alkalmazható moduláció. A moduláció célja lehet különösen az, hogy ösztönözze a légi járműveknek az 550/2004/EK rendelet 15a. cikke (3) bekezdésében említett közös projektekben szereplő rendszerekkel való felszerelését.

(3) A léginavigációs díjak modulációja a 11. és 12. cikk rendelkezései alapján kiszámított útvonaldíjak és/vagy közelkörzeti díjak differenciálását jelenti.

(4) A nemzeti felügyeleti hatóságok nyomon követik a léginavigációs díjak modulációjának a léginavigációs szolgáltatók általi megfelelő végrehajtását.

17. cikk

A díjszámítási körzetekben alkalmazott egységdíjak meghatározása

(1) A tagállamok biztosítják az egyes díjszámítási körzetekre vonatkozó egységdíjak évenkénti meghatározását. A (2) bekezdés sérelme nélkül az egységdíjak egy adott éven belül nem módosíthatók.

Az egységdíjakat az alábbi eljárás szerint kell meghatározni:

a) A referencia-időszak minden egyes éve tekintetében az n. évre vonatkozó egységdíjakat az n–1. év november 1-jéig kell meghatározni a teljesítménytervben szereplő megállapított egységdíjak és az e rendelet IV. mellékletének 2.2. bekezdése és V. melléklete szerinti kiigazítások alapján.

b) A tagállamoknak az n. évre vonatkozó egységdíjakat az n–1. év június 1-jéig kell benyújtaniuk a Bizottsághoz, a 9. cikk (1) és (2) bekezdésében szereplő előírások szerint.

c) A Bizottság az egységdíjakat az e rendeletben és a 390/2013/EU végrehajtási rendeletben szereplő rendelkezések alapján értékeli.

d) Ha a Bizottság megítélése szerint az egységdíjak megfelelnek az e rendeletben és a 390/2013/EU végrehajtási rendeletben szereplő rendelkezéseknek, erről az egységdíjakra vonatkozó adatok benyújtásától számított négy hónapon belül értesíti az érintett tagállamot.

e) Ha a Bizottság megítélése szerint az egységdíjak nem felelnek meg az e rendeletben és a 390/2013/EU végrehajtási rendeletben szereplő rendelkezéseknek, erről az egységdíjakra vonatkozó adatok benyújtásától számított négy hónapon belül értesíti az érintett tagállamot, amely egy hónapon belül benyújtja a Bizottsághoz a felülvizsgált egységdíjakra vonatkozó adatokat.

f) A tagállamok adott esetben az n–1. év november 1-jéig tájékoztatják a Bizottságot és az Eurocontrolt az egységdíjakról minden egyes díjszámítási körzet vonatkozásában.

Az egységdíjakat nemzeti pénznemben kell meghatározni. Ha az egy funkcionális légtérblokkon belüli tagállamok egységes egységdíjon alapuló, közös díjszámítási körzet létrehozásról döntenek, az egységdíjat euróban vagy az érintett tagállamok valamelyikének nemzeti pénznemében kell meghatározni. Az érintett tagállamok értesítik a Bizottságot és az Eurocontrolt az alkalmazandó pénznemről.

(2) Ha egy teljesítményterv a referencia-időszak kezdetét megelőző év november 1-jét követően kerül elfogadásra, vagy a 390/2013/EU végrehajtási rendelet 17. és 19. cikke alapján felülvizsgálatra, az egységdíjakat szükség esetén a terv elfogadását követően vagy az alkalmazandó korrekciós intézkedések alapján újra kell számítani. Ennek érdekében, a 390/2013/EU végrehajtási rendelet 16. cikkével összhangban a tagállamok a referencia-időszak első éve vagy a felülvizsgált teljesítményterv és teljesítménycélok alkalmazásának első éve során a lehető leghamarabb az elfogadott teljesítménytervvel összhangban számítják ki és alkalmazzák egységdíjaikat. Az eredeti egységdíj átmeneti alkalmazásából eredő bevételkülönbséget a következő évi egységdíj kiszámításakor figyelembe kell venni. A referencia-időszak első éve vagy a felülvizsgált teljesítményterv és teljesítménycélok alkalmazásának első éve tekintetében a 13. cikkben említett, a forgalmi kockázatok megosztására szolgáló mechanizmust a véglegesen elfogadott teljesítménytervben szereplő megállapított költségek és egységdíjak, valamint a szolgálati egységek adott évi tényleges száma alapján kell alkalmazni.

18. cikk

A díjak beszedése

(1) A tagállamok a díjakat repülésenkénti egyszeri díj formájában szedhetik be. Ha a díjak kiszámlázása és beszedése regionális szinten történik, a számlák kiállíthatók euróban, és az adott egységdíj kiegészíthető a számlázási és beszedési költségek fedezésére szolgáló adminisztrációs egységdíjjal. A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a nevükben beszedett összegeket az e rendelettel összhangban megállapított költségek finanszírozására használják fel.

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

(3) A tagállamok hatékony végrehajtási intézkedésekről gondoskodnak. Ezen intézkedések között szerepelhet a szolgáltatások további igénybevételének megtagadása, a légi jármű visszatartása vagy a hatályos jogszabályokkal összhangban lévő egyéb végrehajtási intézkedés.

IV. FEJEZET

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

19. cikk

Jogorvoslat

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

20. cikk

A megfelelés ellenőrzésének elősegítése

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

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

b) másolatok, illetve kivonatok készítése ezekből a dokumentumokból;

c) szóbeli magyarázat kérése a helyszínen;

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

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

21. cikk

Felülvizsgálat

A teljesítményterveknek a Bizottság által végzendő – a 390/2013/EU végrehajtási rendelet 24. cikkében említett – felülvizsgálata kiterjed a 13. cikk szerinti, a forgalmi kockázatok megosztására szolgáló mechanizmusra, a 14. cikk szerinti költségmegosztási mechanizmusra, a 15. cikkel összhangban létrehozott ösztönző rendszerekre, a díjak 16. cikk szerinti modulációjára, valamint ezek hatásaira és hatékonyságára a kitűzött teljesítménycélok elérése szempontjából.

22. cikk

Hatálybalépés és alkalmazás

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

2. Ezt a rendeletet a 390/2013/EU végrehajtási rendelet 8. cikkében meghatározott második referencia-időszakban, annak kezdetétől kell alkalmazni. Annak érdekében, hogy a második referencia-időszak kezdete előtt elfogadásra kerülhessenek a 390/2013/EU végrehajtási rendelet 10. cikkének (2) bekezdésében előírt uniós szintű teljesítménycélok, továbbá, hogy a 390/2013/EU végrehajtási rendelettel összhangban kidolgozásra és elfogadásra kerülhessenek a teljesítménytervek, e rendelet 1. cikkének (5) bekezdését, 3. cikkét, 7. cikkének (4) bekezdését, 9. cikkét, 14. cikke (2) második bekezdésének b)–f) pontját, 17. cikkét, valamint mellékleteit e rendelet hatálybalépésének időpontjától kell alkalmazni.

23. cikk

Az 1794/2006/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezése

A léginavigációs szolgálatok közös díjszámítási rendszerének létrehozásáról szóló, 2006. december 6-i 1794/2006/EK bizottsági rendeletet 2015. január 1-jével hatályon kívül kell helyezni.

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

Kelt Brüsszelben, 2013. május 3-án.

a Bizottság részéről

az elnök

José Manuel BARROSO

I. MELLÉKLET

A KÖZELKÖRZETI LÉGINAVIGÁCIÓS SZOLGÁLATOK ÉS/VAGY A CNS, MET ÉS AIS SZOLGÁLATOK TEKINTETÉBEN A PIACI FELTÉTELEK MEGLÉTÉNEK A 3. CIKK ALAPJÁN TÖRTÉNŐ ÉRTÉKELÉSE

Annak megállapításához, hogy a közelkörzeti léginavigációs szolgáltatások és/vagy a CNS, a MET és az AIS szolgáltatások nyújtása piaci alapon történik-e, az alábbi feltételeket kell megvizsgálni:

1. Milyen mértékben kínálhatják a szolgáltatók szabadon a szóban forgó szolgálatokat, illetve léphetnek vissza e szolgálatok biztosításától:

   a) van-e olyan jelentős jogi vagy gazdasági akadály, amely megakadályozhatja a szolgáltatót abban, hogy szolgálatokat kínáljon vagy visszalépjen e szolgálatok biztosításától;

   b) a szerződés időtartama; és

   c) olyan eljárás megléte, amely lehetővé teszi eszközök és személyzet léginavigációs szolgáltatók közötti átadását.

2. Milyen mértékben van lehetőség a szolgáltatók közötti szabad választásra, és ezen belül a repülőterek elláthatják-e a szolgálatokat saját hatáskörben:

   a) van-e jogi, szerződésben kikötött vagy gyakorlati akadálya a szolgáltatóváltásra, illetve a közelkörzeti léginavigációs szolgálatok esetében arra, hogy a repülőterek saját maguk lássák el a léginavigációs szolgálatokat;

   b) milyen szerepe van a légtérfelhasználók képviselőinek a szolgáltató kiválasztásában.

3. Milyen mértékben van lehetőség több szolgáltató közül választani:

   a) nyilvános pályáztatási eljárás megléte (a szolgálatok saját hatáskörben történő ellátása esetén ezt a szempontot nem kell vizsgálni);

   b) adott esetben bizonyíték arra vonatkozóan, hogy a pályáztatási eljárásban alternatív szolgáltatók is részt vesznek, és korábban biztosítottak is szolgálatokat, ideértve azt a lehetőséget is, amikor a repülőterek maguk látják el a szóban forgó szolgálatokat.

4. A közelkörzeti léginavigációs szolgálatok vonatkozásában: milyen mértékben vannak kitéve a repülőterek kereskedelmi árnyomásnak vagy ösztönzésalapú szabályozásnak:

   a) a repülőterek aktívan versengenek-e a légitársaságok megnyeréséért;

   b) milyen mértékben viselik a repülőterek a léginavigációs szolgálatok díját;

   c) a repülőterek versengő környezetben vagy az árak befagyasztására vagy költségcsökkentésre egyéb módon ösztönző gazdasági környezetben működnek-e.

5. Abban az esetben, ha a közelkörzeti léginavigációs szolgálatokat vagy a CNS, MET és AIS szolgálatokat biztosító szolgáltató útvonali léginavigációs szolgálatokat is biztosít, ez utóbbiak külön könyvvizsgálati és jelentéstételi kötelezettség hatálya alá tartoznak.

6. A közelkörzeti léginavigációs szolgálatok esetében az e melléklet szerinti értékelést értelemszerűen minden egyes repülőtér vonatkozásában el kell végezni.

II. MELLÉKLET

A KÖLTSÉGEK ÉS AZ EGYSÉGKÖLTSÉGEK ÁTLÁTHATÓSÁGA

1. JELENTÉSTÉTELI TÁBLÁZAT

A tagállamok és a léginavigációs szolgáltatók az illetékességi körükbe tartozó minden egyes díjszámítási körzetre és a referencia-időszak minden egyes évére nézve kitöltik az e mellékletben szereplő jelentéstételi táblázatot. A tagállamok továbbá az illetékességi körükbe tartozó minden egyes díjszámítási körzetre vonatkozóan rendelkezésre bocsátanak egy konszolidált jelentéstételi táblázatot.

A konszolidált táblázatot az e rendeletben szereplő rendelkezések hatálya alá tartozó minden egyes repülőtérre vonatkozóan ki kell tölteni. Az olyan repülőterek esetében, ahol az előző három év átlagán alapuló számítás alapján az IFR szerinti légiforgalmi műveletek száma éves szinten nem éri el a 70 000-et, a költségek összesített formában is megadhatók.

Amennyiben egy díjszámítási körzet több tagállam légterére is kiterjed, akkor az érintett tagállamok a 5. cikk (4) bekezdésében említett rendelkezéseknek megfelelően közösen töltik ki a táblázatot.

A tényleges költségeket a lezárt, ellenőrzött beszámolók alapján kell kiszámítani. A költségeket az engedélyhez szükséges üzleti tervnek megfelelően kell kiszámítani, és az összegeket abban a pénznemben kell feltüntetni, amelyben azokat a 7. cikk (1) bekezdésének negyedik albekezdésével összhangban meghatározták.

A szolgálati egységek tényleges számát a díjakat kiszámlázó és beszedő szervezet által biztosított adatok alapján kell meghatározni. Az ezen adatoktól való bármilyen eltérést további információk megadásával kell indokolni.

Annak elősegítése érdekében, hogy a Bizottság uniós szintű teljesítménycélokat tűzhessen ki, továbbá az elfogadandó teljesítménytervek sérelme nélkül, a tagállamok és a léginavigációs szolgáltatók tizenkilenc hónappal az egyes referencia-időszakok kezdetét megelőzően jelentéstételi táblázatot töltenek ki az előzetes előrejelzési adatokkal.

1. táblázat - Összes költség és egységköltségek

A díjszámítási körzet neve Pénznem Entitás	Referencia-időszak: **N - N+4**

	Megállapított költségek (teljesítményterv)					Tényleges költségek				
A költségek bontása	**N**	**N+1**	**N+2**	**N+3**	**N+4**	**N**	**N+1**	**N+2**	**N+3**	**N+4**
1. A költség jellege szerinti bontás (nominális értéken)										
1.1 Személyi költségek										
1.2 Egyéb működési költségek (1)										
1.3 Értékcsökkenés										
1.4 Tőkeköltség										
1.5 Rendkívüli tételek										
1.6 Összes költség										
Összesen % n/n-1										
Személyi % n/n-1										
Egyéb működési % n/n-1										
2. Szolgáltatásonkénti bontás (nominális értéken)										
2.1 Légiforgalom-irányítás (ATM)										
2.2 Kommunikáció (2)										
2.3 Navigáció (2)										
2.4 Felügyelet (2)										
2.5 Kutatás és mentés										
2.6 Légiforgalmi tájékoztatás (2)										
2.7 Meteorológiai szolgálatok (2)										
2.8 Felügyeleti költségek										
2.9 Egyéb állami költségek (1)										
2.10 Összes költség										
Összesen % n/n-1										
ATM % n/n-1										
CNS % n/n-1										
3. Kiegészítő információk (nominális értéken)										
Átlagos eszközalap										
3.1 Befektetett eszközök nettó könyv szerinti értéke										
3.2 Az összes eszköz kiigazítása										
3.3 Nettó forgóeszközök										
3.4 Eszközalap összesen										
Tőkeköltség %										
3.5 Tőkeköltség adózás előtt										
3.6 Tőke megtérülése										
3.7 A tartozások átlagos kamata										
A közös projektek költségei										
3.8 A közös projektek költsége összesen										

A költségmegosztás alól mentesülő költségek (14. cikk, (2) bekezdés, b) pont)

3.9 A költségmegosztás alól mentesülő költségek összesen										

4. Összes költség a mentességet élvező repülésekhez rendelt szolgálatok költségeinek levonása után (nominális értéken)

4.1 A mentességet élvező repülések költségei										
4.2 **Összes megállapított/tényleges költség**										

5. Költséghatékonysági fő teljesítménymutató - Megállapított/Tényleges egységköltség (reálértéken)

5.1 Infláció % ([3])										
5.2 Árindex ([4])										
5.3 **Összes költség reálértéken** ([5])										
Összesen % n/n-1										
5.4 **Összes szolgálati egység**										
Összesen % n/n-1										
5.5 **Egységköltség**										
Összesen % n/n-1										

Költségek és az eszközalap tételei '000 pénznemben - Szolgálati egységek '000-ben

([1]) Beleértve az EUROCONTROL költségeit (részletek a 3. táblázatban).

([2]) Üresen kell hagyni, ha az adott szolgálatok biztosítása a 3. cikk rendelkezései alapján történik

([3]) A megállapított költségek nominális értéken való kifejezéséhez használt tényleges/várható infláció – tényleges/módosított előrejelzett infláció

([4]) Előrejlezett árindex - alap: 100 az N-3. évben infláció az N-2. évben: infláció az N-1. évben
Tényleges árindex - alap: 100 az N-3. évben infláció az N-2. évben infláció az N-1. évben

([5]) Megállapított költségek (teljesítményterv) reálértéken – tényleges/módosított előrejelzett költségek az N-3. év árain számolva

2. TOVÁBBI INFORMÁCIÓK

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

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

b) azokban az esetekben, amikor a VFR repülésekre vonatkozóan a 10. cikknek megfelelően mentességeket engedélyeznek, a VFR repülésekhez biztosított léginavigációs szolgálatok költségeinek meghatározásra szolgáló módszer és feltételezések leírása;

c) a 7. cikk (2) bekezdésének megfelelően minden olyan kiigazítás leírása és indoklása, amelyre nem a nemzetközi számviteli standardok előírásai nyomán került sor;

d) az amortizációs költségek kiszámításához elfogadott módszer (azaz a bekerülési áras vagy a folyóáras módszer) leírása és magyarázata. A folyóáras költségelszámolás alkalmazása esetén összehasonlítás céljából a bekerülési áras költségelszámolással kapott adatok;

e) a tőkeköltség indoklása, beleértve az eszközalap összetevőit, az összes eszközre vonatkozó esetleges kiigazításokat és a saját tőke megtérülését;

f) Az éves szinten 70 000-nél kevesebb IFR szerinti légi szállítási műveletet lebonyolító repülőterek esetében a repülőterenkénti összköltség, amennyiben ez utóbbi a jelentéstételi táblázatban összesített formában szerepel;

g) az e rendelet hatálya alá tartozó minden repülőtér vonatkozásában a költségeknek a közelkörzeti és az útvonali szolgálatok közötti elosztásához használt kritériumok meghatározása;

h) a meteorológiai költségeknek a közvetlen költségek és az „alapvető MET költségek" – azaz a meteorológiai követelmények teljesítésének céljára általában is szolgáló meteorológiai berendezéseket és szolgáltatásokat támogató költségek – közötti elosztása. Ezek közé tartozik az általános elemzések készítése és az előrejelzés, a felszíni és a magas légtérbeli megfigyelő hálózatok, a meteorológiai kommunikációs rendszerek, az adatfeldolgozó központok és az ezeket támogató kutatás, képzés és adminisztráció;

i) a teljes MET költségeknek és az alapvető MET költségeknek a polgári légi közlekedéshez való hozzárendeléséhez, illetve a díjszámítási körzetek közötti elosztásához használt módszer leírása;

j) amint az az 1. pontban is szerepel, tizenkilenc hónappal az egyes referencia-időszakok kezdetét megelőzően a várható költségekre és forgalomra vonatkozó adatok ismertetése;

k) az egyes referencia-időszakok valamennyi évére vonatkozóan a közölt tényleges költségek, valamint a megállapított költségektől való eltérésük ismertetése;

l) az egyes referencia-időszakok valamennyi évére vonatkozóan a közölt tényleges szolgálati egységek leírása, valamint – értelemszerűen – a várható adatoktól és az Eurocontrol által megadott adatoktól való eltéréseik ismertetése;

m) az egyes referencia-időszakok valamennyi évére vonatkozóan a léginavigációs szolgáltatók által megvalósítandó, a teljesítménytervekben szereplő beruházások és a tényleges beruházási költségek közötti különbség bemutatása, továbbá a beruházások tervezett kivitelezési időpontja és a tényleges helyzet közötti különbség ismertetése.

III. MELLÉKLET

A PIACI FELTÉTELEK MELLETT BIZTOSÍTOTT LÉGINAVIGÁCIÓS SZOLGÁLATOKRA VONATKOZÓ SPECIÁLIS ÁTLÁTHATÓSÁGI KÖVETELMÉNYEK

Az e melléklet alapján benyújtott információkat a Bizottság bizalmasan kezeli és azokat nem hozza nyilvánosságra.

1. A LÉGINAVIGÁCIÓS SZOLGÁLATOK KÖLTSÉGEI

1.1. **Jelentéstételi táblázat**

A tagállamok kitöltik az e mellékletben található jelentéstételi táblázatot. Az A. és a B. jelű táblázatot a díjszámítási körzet egészére vonatkozóan ki kell tölteni (a közelkörzeti léginavigációs szolgálatok kivételével), az árakat tartalmazó B. jelű táblázatot minden olyan repülőtérre vonatkozóan ki kell tölteni, ahol a tagállamok illetékességébe tartozó közelkörzeti díjszámítási körzetben a közelkörzeti léginavigációs szolgálatokat piaci alapon végzik.

Az A. jelű táblázatban szereplő számadatok az (n−3.) évtől az (n−1.) évig tényleges számadatok, az (n.) évet követően pedig tervezett számadatok. A tényleges költségeket a lezárt, ellenőrzött beszámolók alapján kell kiszámítani. A tervezett költségeket az engedélyhez szükséges üzleti tervnek megfelelően kell kiszámítani.

A B. jelű táblázatban az éves ár az adott szerződés értékét tükrözi. Az érintett tagállamnak a jelentéstételi táblázatban a szerződés értékének meghatározására szolgáló teljesítményegységet is leírja és közli.

A költségeket és az árakat nemzeti valutában kell meghatározni.

A. táblázat

Szervezet: Díjszámítási körzet:	**Év 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**
Költség jellege szerinti bontás									
Személyzeti költségek									
Egyéb működési költségek									
Értékcsökkenés									
Tőkeköltség									
Rendkívüli tételek									
Költségek összesen									

B. táblázat

Szervezet: Díjszámítási körzet: Repülőtér neve:	**Év n**

i. repülőtér	**(n-3)**	**(n-2)**	**(n-1)**	**(n)**	**(n+1)**	**(n+2)**	**(n+3)**	**(n+4)**	**(n+5)**
Éves ár (a)									
Teljesítményegység (b)									
Egységár									

1.2. **További információk**

Ezen túlmenően a tagállamok rendelkezésre bocsátják legalább a következő információkat:

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

b) az A. és a B. jelű táblázatban megadott összes adat vonatkozásában az (n–1) évre vonatkozó tervezett és tényleges számadatok közötti eltérések leírása és magyarázata;

c) a várt forgalommal kapcsolatos ötéves tervezett költségek és beruházások leírása és magyarázata;

d) az amortizációs költségek kiszámításához elfogadott módszer (azaz a bekerülési vagy a folyóáras módszer) leírása és magyarázata;

e) a tőkeköltség indoklása, beleértve az eszközalap összetevőit.

2. A LÉGINAVIGÁCIÓS SZOLGÁLATOK FINANSZÍROZÁSA

A léginavigációs szolgáltatók minden egyes díjszabási körzet vonatkozásában rendelkezésre bocsátják annak a módszernek (vagy módszereknek) a leírását, amellyel a léginavigációs szolgálatokat finanszírozzák.

IV. MELLÉKLET

AZ ÚTVONALI SZOLGÁLATI EGYSÉGEK ÉS EGYSÉGDÍJAK KISZÁMÍTÁSA

1. Az útvonali szolgálati egységek kiszámítása

1.1. Az útvonali szolgálati egység megegyezik az érintett légi jármű távolságtényezőjének és súlytényezőjének szorzatával. Az útvonali szolgálati egységek összessége magában foglalja az IFR repülésekhez kapcsolódó összes szolgálati egységet, valamint a VFR repülésekhez kapcsolódó szolgálati egységeket, kivéve, ha ez utóbbiakra érvényesek a 10. cikk szerinti mentességek.

1.2. A távolságtényezőt a díjszámítási körzet belépési és kilépési pontja között a földrajzi főkörön mért, kilométerben kifejezett repült távolság százzal történő elosztásával kell kiszámítani az érintett légi jármű által légiforgalom-áramlási célokra benyújtott legfrissebb repülési terv alapján.

1.3. Ha a repülés során a díjszámítási körzet belépési és kilépési pontja azonos, a távolságtényező megegyezik az e pontok és a repülési tervben szereplő legtávolabbi pont között a földrajzi főkörön mért távolság kétszeresével.

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

1.5. A két tizedesjegyig figyelembe vett súlytényező a légi alkalmassági bizonyítványban vagy a légi jármű üzemeltetője által rendelkezésre bocsátott bármely más hivatalos dokumentumban a légi jármű maximális felszállósúlyaként tonnában megadott szám ötvennel történő osztásának hányadosaként kapott érték négyzetgyöke. Amennyiben ezzel a súllyal kapcsolatban nem áll rendelkezésre adat, az ilyen típusba tartozó legnagyobb ismert légi jármű súlyával kell számolni. Amikor egy légi jármű esetében több engedélyezett maximális felszállósúly is lehetséges, ezek közül a legmagasabb értékkel kell számolni. Amennyiben egy légi jármű üzemben tartója két vagy több olyan légi járművet is üzemben tart, amelyek egy adott típus különböző változatai, az üzemben tartó összes ehhez a típushoz tartozó légi járműve maximális felszállósúlyának átlagát kell figyelembe venni az ilyen típusba tartozó minden egyes légi jármű esetében. Az egyes légijármű-típusok és üzemben tartók vonatkozásában a súlytényezőt évente legalább egyszer ki kell számítani.

2. Az útvonali egységdíjak kiszámítása

2.1. Az útvonali egységdíjat a referencia-időszak minden egyes évének kezdetén ki kell számítani.

2.2. A díjat úgy kell kiszámítani, hogy az útvonali szolgálati egységek adott évre vonatkozóan előre jelzett, a teljesítménytervben megadott számát el kell osztani az alábbi tényezők algebrai összegével:

i) az adott év nominális értéken kifejezett, a teljesítménytervben megadott megállapított költségei;

ii) a 7. cikk (1) bekezdésében említett várható és tényleges infláció közötti különbség kiigazítása;

iii) a szerkezetátalakítási költségek áthárítása, amennyiben ez a 7. cikk (4) bekezdésével összhangban engedélyezésre került;

iv) a 13. cikkben említett, a forgalmi kockázatok megosztására szolgáló mechanizmus végrehajtásából eredő átvitelek;

v) a 14. cikkben említett költségmegosztási mechanizmus végrehajtásából eredő, az előző referencia-időszakról történő átvitelek;

vi) a 15. cikkben említett pénzügyi ösztönző rendszerek keretében kiszabott bónuszok és szankciók;

vii) a léginavigációs díjak esetében a 16. cikkel összhangban alkalmazott modulációból származó, túlzott mértékben vagy nem kellő mértékben behajtott díjak;

viii) a forgalom változásából eredő, túlzott mértékben vagy nem kellő mértékben beszedett díjak;

ix) az első két referencia-időszakra vonatkozóan a tagállamoknál a 2011. évig bezárólag felmerült, túlzott mértékben vagy nem kellő mértékben behajtott díjak;

x) az egyéb bevételek levonása.

V. MELLÉKLET

A KÖZELKÖRZETI SZOLGÁLATI EGYSÉGEK ÉS EGYSÉGDÍJAK KISZÁMÍTÁSA

1. **A közelkörzeti szolgálati egységek kiszámítása**

1.1. A közelkörzeti szolgálati egység megegyezik az érintett légi jármű súlytényezőjével.

1.2. A két tizedesjegyig figyelembe vett súlytényező a IV. melléklet 1.5. pontjában említett, a légi jármű maximális felszállósúlyaként tonnában megadott szám ötvennel történő osztásával kapott hányadosának 0,7-edik hatványa.

2. **A közelkörzeti egységdíjak kiszámítása**

2.1. A közelkörzeti egységdíjat a referencia-időszak valamennyi évének kezdete előtt ki kell számítani.

2.2. A díjat úgy kell kiszámítani, hogy a közelkörzeti szolgálati egységek adott évre vonatkozóan előre jelzett, a teljesítménytervben megadott számát el kell osztani az alábbi tényezők algebrai összegével:

i) az adott év nominális értéken kifejezett, a teljesítménytervben megadott megállapított költségei;

ii) a 7. cikk (1) bekezdésében említett várható és tényleges infláció közötti különbség kiigazítása;

iii) a szerkezetátalakítási költségek áthárítása, amennyiben ez a 7. cikk (4) bekezdésével összhangban engedélyezésre került;

iv) adott esetben a 13. cikkben említett, a forgalmi kockázatok megosztására szolgáló mechanizmus végrehajtásából eredő átvitelek;

v) a 14. cikkben említett költségmegosztási mechanizmus végrehajtásából eredő, az előző referencia-időszakról történő átvitelek;

vi) a 15. cikkben említett pénzügyi ösztönző rendszerek keretében kiszabott bónuszok és szankciók;

vii) a léginavigációs díjak esetében a 16. cikkel összhangban alkalmazott modulációból származó, túlzott mértékben vagy nem kellő mértékben behajtott díjak;

viii) a forgalom változásából eredő, túlzott mértékben vagy nem kellő mértékben beszedett díjak;

ix) az első két referencia-időszakra vonatkozóan a tagállamoknál a 2014. évig bezárólag felmerült, túlzott mértékben vagy nem kellő mértékben behajtott díjak;

x) az egyéb bevételek levonása.

VI. MELLÉKLET

DÍJSZÁMÍTÁSI MECHANIZMUS

1. JELENTÉSTÉTELI TÁBLÁZAT

A tagállamok és a léginavigációs szolgáltatók az illetékességi körükbe tartozó minden egyes díjszámítási körzetre és minden egyes referencia-időszakra nézve kitöltik az alábbi jelentéstételi táblázatot. A tagállamok továbbá az illetékességi körükbe tartozó minden egyes díjszámítási körzetre vonatkozóan rendelkezésre bocsátanak egy egységes szerkezetbe foglalt táblázatot.

Amennyiben egy díjszámítási körzet több tagállam légterére is kiterjed, akkor az érintett tagállamok az 5. cikk (4) bekezdésében említett rendelkezéseknek megfelelően közösen töltik ki a táblázatot.

2. táblázat - Az egységdíj kiszámítása

A díjszámítási körzet neve: Entitás:	Referencia-időszak: **N - N+4**

Az egységdíj kiszámítása	N	N+1	N+2	N+3	N+4
1. **A megállapított költségek nominális értéken kifejezve és az infláció alapján való kiigazítás**					
1.1 A megállapított költségek nominális értéken kifejezve (VFR repülések kivételével) - 1. táblázat					
1.2 Tényleges infláció - 1. táblázat					
1.3 Előrejelzett infláció - 1. táblázat					
1.4 Infláció szerinti kiigazítás ([1]) : az n. évről átvitt összeg					
2. **Várható és tényleges szolgálati egységek összesen**					
2.1 Összes előrejelzett szolgálati egység (teljesítményterv)					
2.2 Összes tényleges szolgálati egység					
2.3 Összes tényleges / várható szolgálati egység (%-ban)					
3. **A forgalommal kapcsolatos kockázatmegosztásban figyelembe vett költségek**					
3.1 A megállapított költségek nominális értéken kifejezve (VFR repülések kivételével) - az 1. táblázatból					
3.2 Infláció szerinti kiigazítás - az n. évre átvitt összegek					
3.3 Forgalom - az n. évre átvitt összegek					
3.4 A forgalommal kapcsolatos kockázatmegosztás - az n. évre átvitt többletbevétel					
3.5 A forgalommal kapcsolatos kockázatmegosztás - az n. évre átvitt bevételkiesés					
3.6 A forgalommal kapcsolatos kockázatmegosztás alól mentesülő költségek - az n. évre átvitt összegek					
3.7 Teljesítménnyel összefüggő bónuszok vagy szankciók					
3.8 Túlzott (-) vagy nem kellő mértékben (+) behajtott díjak ([2]) : az n. évre átvitt összegek					
3.9 Az n. évi egységdíj kiszámítása szempontjából összesen					
3.10 A forgalommal kapcsolatos kockázatmegosztás - az n. évről átvitt többletbevétel					
3.11 A forgalommal kapcsolatos kockázatmegosztás - az n. évről átvitt bevételkiesés					
3.12 A forgalomból eredően túlzott vagy nem kellő mértékben behajtott díjak: az n. évről átvitt összeg					
A forgalommal kapcsolatos kockázatok megosztásának paraméterei					
3.13 Az n+2. évben a légtérhasználóknak visszajuttatott többletbevétel %-ban					
3.14 A légtérhasználók által viselendő bevételkiesés %-ban					
4. **A forgalommal kapcsolatos kockázatmegosztás alól mentesülő költségek**					
4.1 A megállapított költségek nominális értéken kifejezve (VFR repülések kivételével) - 1. táblázat					
4.2 Infláció szerinti kiigazítás - az n. évre átvitt összegek					
4.3 Forgalom - az n. évre átvitt összegek					
4.4 A forgalommal kapcsolatos kockázatmegosztás alól mentesülő költségek - az n. évre átvitt összegek					
4.5 Szerkezetátalakítási költségek - az n. évre átvitt összegek					
4.6 Túlzott (-) vagy nem kellő mértékben (+) behajtott díjak ([2]) : az n. évre átvitt összegek					
4.7 Az n. évi egységdíj kiszámítása szempontjából összesen					
4.8 A forgalomból eredően túlzott vagy nem kellő mértékben behajtott díjak: az n. évről átvitt összeg					
5. **Egyéb bevételek - alkalmazott egységdíj (nemzeti pénznemben)**					
5.1 Egyéb bevételek összesen					
5.3 ebből uniós támogatási programok					
5.4 ebből nemzeti szintű támogatás					
5.5 Kereskedelmi tevékenységek					
5.6 Más jellegű egyéb bevételek					
5.7 Az n. évi egységdíj kiszámítása szempontjából mindösszesen					
5.8 Az n. évi egységdíj (nemzeti pénznemben)					
5.9 Az egységdíj ANSP komponense					
5.10 Az egységdíj MET komponense					
5.11 Az egységdíj nemzeti felügyeleti hatósági, illetve állami komponense					
5.12 Az n. évi egységdíj az egyéb bevételek figyelembevétele nélkül					

Költségek, bevételek és egyéb összegek '000 euróban - Szolgálati egységek '000-ben

([1]) *A tényleges és a várható infláció közötti éves különbségek halmozott hatása – az összes megállapított költség kiigazítása*
([2]) *Túlzott vagy nem kellő mértékben behajtott díjak a megállapított költségek módszere hatálybalépésének évéig*

2. TOVÁBBI INFORMÁCIÓK

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

a) a különböző díjszámítási körzetek létrehozásának bemutatása és magyarázata, különösen a közelkörzeti díjszámítási körzetek és a repülőterek közötti lehetséges keresztfinanszírozás vonatkozásában;

b) a mentességekkel kapcsolatos politika leírása és az ezzel kapcsolatos költségek finanszírozásának bemutatása;

c) az egyéb bevételek bemutatása, ha vannak ilyenek, a 2. cikk (10) bekezdésében szereplő kategóriák szerinti bontásban;

d) a léginavigációs szolgálatok felhasználói esetében a 15. cikkel összhangban alkalmazott ösztönzők leírása és magyarázata;

e) a léginavigációs díjak esetében a 16. cikkel összhangban alkalmazott moduláció leírása és magyarázata.

VII. MELLÉKLET

KIEGÉSZÍTŐ INFORMÁCIÓK

1. JELENTÉSTÉTELI TÁBLÁZAT

A tagállamok az illetékességi körükbe tartozó minden egyes díjszámítási körzet és a referencia-időszak minden egyes évének vonatkozásában kitöltik az alábbi jelentéstételi táblázatot.

3. táblázat

A díjszámítási körzet neve	Referencia-időszak: **N - N+4**

A. RÉSZ: A költségekkel kapcsolatos kiegészítő információk	**N**	**N+1**	**N+2**	**N+3**	**N+4**	**N**	**N+1**	**N+2**	**N+3**	**N+4**
	Megállapított költségek (teljesítményterv)					**Tényleges költségek**				
Az Eurocontrol költségei										
1.1 EUROCONTROL költségek (Euro) 1.2 Árfolyam (ha alkalmazandó)										
Közös projektek költségei										
2.1 Közös projektek költségei összesen										
2.2 1. sz. közös projekt 2.3 2. sz. közös projekt 2.4 … sz. közös projekt										
Költségmegosztás alól mentesülő költségek (14. cikk, (2) bekezdés, b) pont (jelleg szerint)										
3.1 Személyi költségek 3.2 Egyéb működési költségek 3.3 Értékcsökkenés 3.4 Tőkeköltség 3.5 Rendkívüli tételek										
3.6 A költségmegosztás alól mentesülő költségek összesen										
Költségmegosztás alól mentesülő költségek (14. cikk, (2) bekezdés, b) pont (tényező/tétel szerint)										
3.7 Nyugdíjak 3.8 Hitelek kamatai 3.9 Nemzeti adózási jogszabályok 3.10 Törvény által előírt új költségtétel 3.11 Nemzetközi megállapodások										
3.12 A költségmegosztás alól mentesülő költségek összesen										
Szerkezetátalakítási költségek, ha a 7. cikk (4) bekezdésével összhagban engedélyezték őket	**Tervezett költségek (gazdaságossági tanulmány)**					**Tényleges költségek (tájékoztatás céljából)**				
4.1 Szerkezetátalakítási költségek összesen										

B. RÉSZ: A kiigazításokkal kapcsolatos kiegészítő információk	**Összegek**	**Összes átvitel**	**Ref.időszak előtt**	**N**	**N+1**	**N+2**	**N+3**	**N+4**	**Ref.időszak után**
Kiigazított infláció az N-2. évben Kiigazított infláció az N-1. évben Kiigazított infláció az N. évben Kiigazított infláció az N+1. évben Kiigazított infláció az N+2. évben Kiigazított infláció az N+3. évben Kiigazított infláció az N+4. évben									
Kiigazított infláció összesen									
A forgalom egyenlege az N-2. évben A forgalom egyenlege az N-1. évben A forgalom egyenlege az N. évben A forgalom egyenlege az N+1. évben A forgalom egyenlege az N+2. évben A forgalom egyenlege az N+3. évben A forgalom egyenlege az N+4. évben									
A forgalom kiigazítása összesen									
A forgalmi kockázatok megosztásából eredő bevételek az N-2. évben A forgalmi kockázatok megosztásából eredő bevételek az N-1. évben A forgalmi kockázatok megosztásából eredő bevételek az N. évben A forgalmi kockázatok megosztásából eredő bevételek az N+1. évben A forgalmi kockázatok megosztásából eredő bevételek az N+2. évben A forgalmi kockázatok megosztásából eredő bevételek az N+3. évben A forgalmi kockázatok megosztásából eredő bevételek az N+4. évben									
A forgalmi kockázatok megosztásából eredő bevételek kiigazítása összesen									

A forgalmi kockázatok megosztásából eredő veszteségek az N-4. évben									
A forgalmi kockázatok megosztásából eredő veszteségek az N-3. évben									
A forgalmi kockázatok megosztásából eredő veszteségek az N-2. évben									
A forgalmi kockázatok megosztásából eredő veszteségek az N-1. évben									
A forgalmi kockázatok megosztásából eredő veszteségek az N. évben									
A forgalmi kockázatok megosztásából eredő veszteségek az N+1. évben									
A forgalmi kockázatok megosztásából eredő veszteségek az N+2. évben									
A forgalmi kockázatok megosztásából eredő veszteségek kiigazítása összesen									

A költségmegosztás alól mentesülő költségek az N-5. évben									
A költségmegosztás alól mentesülő költségek az N-4. évben									
A költségmegosztás alól mentesülő költségek az N-3. évben									
A költségmegosztás alól mentesülő költségek az N-2. évben									
A költségmegosztás alól mentesülő költségek az N-1. évben									
A költségmegosztás alól mentesülő költségek összesen									

Túlzott/nem kellő mértékben behajtott díjak a megállapított költségek előtt, 2005									
Túlzott/nem kellő mértékben behajtott díjak a megállapított költségek előtt, 2006									
Túlzott/nem kellő mértékben behajtott díjak a megállapított költségek előtt, 2007									
Túlzott/nem kellő mértékben behajtott díjak a megállapított költségek előtt, 2008									
Túlzott/nem kellő mértékben behajtott díjak a megállapított költségek előtt, 2009									
Túlzott/nem kellő mértékben behajtott díjak a megállapított költségek előtt, 2010									
Túlzott/nem kellő mértékben behajtott díjak a megállapított költségek előtt, 2011 Túlzott/nem kellő mértékben behajtott díjak a megállapított									
Túlzott/nem kellő mértékben behajtott díjak a megállapított költségek előtt, 2012 (csak repülőtéri léginavigációs költségek)									
Túlzott/nem kellő mértékben behajtott díjak a megállapított költségek előtt, 2013 (csak repülőtéri léginavigációs költségek)									
Túlzott/nem kellő mértékben behajtott díjak a megállapított költségek előtt, 2014 (csak repülőtéri léginavigációs költségek)									
Összes átvitel									

2. TOVÁBBI INFORMÁCIÓK

Ezen túlmenően a tagállamok rendelkezésre bocsátják legalább a következő információkat:

a) a közös projektek költségei projektenkénti bontásban;

b) a nem befolyásolható költségtényezőkből származó összegek bemutatása jelleg és tényező szerint, a tényezők hátterében álló feltételezések logikáját és változását is beleértve;

c) a tagállamoknál az útvonaldíjak esetében a 2011. évig, a közelkörzeti díjak esetében pedig a 2014. évig felmerült, túlzott mértékben vagy nem kellő mértékben behajtott díjakból származó átvitelek bemutatása;

d) a 13. cikk szerinti, forgalomra vonatkozó kockázatmegosztási mechanizmusból származó átvitelek bemutatása;

e) a 14. cikk (2) bekezdése szerinti, költségmegosztási mechanizmusból származó átvitelek bemutatása.