

REGULAMENTUL (UE) NR. 1191/2010 AL COMISIEI**din 16 decembrie 2010****de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1794/2006 de stabilire a unei scheme comune de tarificare pentru serviciile de navigație aeriană****(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic european (regulament privind prestarea de servicii) ⁽¹⁾, în special articolul 15 alineatul (4),

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic european (regulament-cadru) ⁽²⁾, în special articolul 5 alineatul (3),

întrucât:

- (1) Regulamentul (CE) nr. 1794/2006 al Comisiei ⁽³⁾ stabilește măsurile necesare pentru realizarea unei scheme de tarife pentru serviciile de navigație aeriană, compatibilă cu sistemul de tarife de rută Eurocontrol. Elaborarea unei scheme comune de tarificare pentru serviciile de navigație aeriană prestate în timpul tuturor fazelor zborului are o importanță crucială pentru punerea în aplicare a strategiei privind cerul unic european. Această schemă trebuie să ducă la o mai mare transparență în ceea ce privește stabilirea, impunerea și perceperea de tarife pentru utilizatorii spațiului aerian, precum și rentabilitatea prestării de servicii de navigație aeriană. De asemenea, schema trebuie să încurajeze eficiența zborurilor, menținând totodată un nivel optim de siguranță, și să stimuleze prestarea de servicii integrate.
- (2) În vederea asigurării eficienței obiectivului global de îmbunătățire a rentabilității serviciilor de navigație aeriană, schema de tarificare trebuie să promoveze îmbunătățirea eficienței economice și a eficienței exploatarei, astfel încât să garanteze și să sprijine coerența cu Planul general european de management al traficului aerian.
- (3) Regulamentul (CE) nr. 1794/2006 trebuie actualizat în vederea transpunerii consecințelor financiare ale sistemului de performanță în cadrul schemei de tarificare, în special în ceea ce privește mecanismele de împărțire a costurilor și a riscurilor de trafic, precum și sistemele de stimulare descrise în Regulamentul (UE) nr. 691/2010 al Comisiei din 29 iulie 2010 de stabilire a unui sistem de

performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2096/2005 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană ⁽⁴⁾. Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 1794/2006 trebuie modificat în consecință.

- (4) Ar trebui incluse dispoziții corespunzătoare pentru a asigura tranziția la schema comună actualizată.
- (5) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt în conformitate cu avizul Comitetului pentru cerul unic,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1***Modificări ale Regulamentului (CE) nr. 1794/2006**

Regulamentul (CE) nr. 1794/2006 se modifică după cum urmează:

1. Articolul 1 se modifică după cum urmează:

- (a) Alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Prezentul regulament stabilește măsurile necesare pentru realizarea unei scheme comune de tarificare pentru serviciile de navigație aeriană, compatibilă cu schema Eurocontrol privind tarifele de rută.”.

- (b) Alineatele (5) și (6) se înlocuiesc cu următorul text:

„(5) Sub rezerva articolului 1 alineatul (3) a treia frază din Regulamentul (UE) nr. 691/2010 al Comisiei (*), statele membre pot decide să nu aplice prezentul regulament serviciilor de navigație aeriană prestate pe aeroporturi unde au loc mai puțin de 50 000 de mișcări de transport aerian comercial pe an, indiferent de masa maximă la decolare și de numărul locurilor pentru pasageri.

Statele membre informează Comisia cu privire la acea decizie. Comisia publică periodic o listă actualizată a acelor aeroporturi pentru care statele membre au decis să nu aplice prezentul regulament serviciilor de navigație aeriană.

⁽¹⁾ JO L 96, 31.3.2004, p. 10.⁽²⁾ JO L 96, 31.3.2004, p. 1.⁽³⁾ JO L 341, 7.12.2006, p. 3.⁽⁴⁾ JO L 201, 3.8.2010, p.1.

(6) Cu privire la serviciile de navigație aeriană prestate pe aeroporturi unde au loc mai puțin de 150 000 de mișcări de transport aerian comercial pe an, indiferent de masa maximă la decolare și de numărul locurilor pentru pasageri, statele membre pot, înainte de fiecare perioadă de referință menționată la articolul 11 alineatul (3) litera (d) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, decide oricare din următoarele:

- (a) să nu calculeze costurile stabilite în conformitate cu articolul 6 din prezentul regulament;
- (b) să nu claculeze tarifele de navigație aeriană terminală astfel cum se prevede la articolul 11 din prezentul regulament;
- (c) să nu stabilească rate unitare pentru navigația aeriană terminală astfel cum se menționează la articolul 13 din prezentul regulament.

Primul paragraf se aplică fără a aduce atingere aplicării principiilor menționate la articolele 14 și 15 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004, sub rezerva dispozițiilor articolului 1 alineatul (3) a treia frază din Regulamentul (UE) nr. 691/2010.

Statele membre care decid să nu aplice dispozițiile enumerate la primul paragraf întreprind o evaluare detaliată a măsurii în care condițiile menționate în anexa I la prezentul Regulament sunt îndeplinite. Această evaluare include consultarea cu reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian.

Acele state membre transmit Comisiei un raport detaliat cu privire la evaluarea menționată în al treilea paragraf. Respectivul raport este însoțit de probe, include rezultatul consultării cu utilizatorii și prezintă motivarea completă a concluziilor statului membru.

După consultarea statului membru în cauză, Comisia poate constata că nu au fost îndeplinite condițiile stabilite în Anexa I la prezentul regulament și, în termen de cel târziu două luni de la primirea raportului, poate solicita statului membru să întreprindă din nou evaluarea, în temeiul unor condiții revizuite.

În cazul în care face o astfel de constatare, Comisia identifică metodologiile care trebuie revizuite și precizează motivele pentru aceasta.

În cazul în care Comisia a solicitat o evaluare revizuită, statul membru în cauză transmite un raport cu privire la concluziile acelei evaluări revizuite în termen de două luni de la primirea solicitării Comisiei.

Raportul final se face public și este valabil pe durata perioadei de referință în cauză.

2. La articolul 2 se adaugă următoarele puncte:

- „(h) «costuri stabilite» înseamnă costurile prestabilite de către statele membre, menționate la articolul 15 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004;
- (i) «perioadă de referință» înseamnă perioada de referință pentru sistemul de performanță prevăzută la articolul 11 alineatul (3) litera (d) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004;
- (j) «mișcări de transport aerian comercial» înseamnă media totalului decolărilor și aterizărilor efectuate în cadrul transportului aerian comercial pe parcursul celor trei ani care preced adoptarea planurilor de performanță menționate la articolul 12 din Regulamentul (UE) nr. 691/2010;
- (k) «alte venituri» înseamnă venituri obținute de la autoritățile publice sau venituri derivate din activități comerciale și/sau, în cazul ratelor unitare pentru navigația aeriană terminală, venituri generate în urma unor contracte sau acorduri încheiate între prestatorii de servicii aeriene și operatorii aeroportuari, care sunt în beneficiul prestatorilor de servicii de navigație aeriană în ceea ce privește nivelul ratelor unitare.”

3 La articolul 3, alineatele (1), (2) și (3) se înlocuiesc cu următorul text:

- „(1) Schema de tarificare este reglementată de principiile prevăzute la articolul 15 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004.
- (2) Costurile stabilite ale serviciilor de navigație aeriană de rută se finanțează prin tarife de rută impuse utilizatorilor de servicii de navigație aeriană, în conformitate cu prevederile capitolului III, și/sau prin recurgerea la alte venituri.
- (3) Costurile stabilite ale serviciilor de navigație aeriană terminală se finanțează prin tarife de navigație aeriană terminală impuse utilizatorilor de servicii de navigație aeriană, în conformitate cu prevederile capitolului III, și/sau prin recurgerea la alte venituri. Acestea pot include subvenții încrucișate acordate în conformitate cu dreptul Uniunii.”

4. La articolul 4, alineatele (3) și (4) se înlocuiesc cu următorul text:

- „(3) O zonă tarifară de rută se întinde de la sol până la, și incluzând, spațiul aerian superior. Statele membre pot stabili o zonă specifică în zone terminale complexe în cadrul unei zone tarificare.
- (4) Dacă zonele tarificare se extind pentru a cuprinde spațiul aerian al mai multor state membre, ceea ce poate fi o consecință a deciziei de a crea o zonă tarifară comună în cadrul unui bloc funcțional de spațiu aerian, statele membre în cauză asigură în cea mai mare măsură coerența și uniformitatea aplicării prezentului regulament la spațiul aerian în cauză.

(*) JO L 201, 3.8.2010, p. 1.”

În cazul în care nu este posibilă aplicarea uniformă a prezentului regulament la spațiul aerian în cauză, statele membre informează într-un mod transparent utilizatorii cu privire la diferențele în aplicarea prezentului regulament și informează Comisia și Eurocontrol cu privire la aceste diferențe.”.

5. La articolul 5, alineatele (2) și (3) se înlocuiesc cu următorul text:

„(2) Statele membre pot stabili costurile următoare ca fiind costuri stabilite, în conformitate cu articolul 15 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004, atunci când acestea sunt suportate ca urmare a prestării de servicii de navigație aeriană:

- (a) costuri suportate de autoritățile naționale competente;
- (b) costuri suportate de entitățile calificate menționate la articolul 3 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004;
- (c) costuri ce decurg din acorduri internaționale.

(3) În conformitate cu articolul 15a alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004, fără a aduce atingere altor surse de finanțare și în conformitate cu dreptul Uniunii, o parte din veniturile rezultate din tarife pot fi utilizate pentru finanțarea de proiecte comune pentru funcțiile de rețea, care prezintă o importanță deosebită pentru îmbunătățirea performanței globale a managementului traficului aerian și a serviciilor de navigație aeriană din Europa. În astfel de cazuri, statele membre asigură existența unor principii contabile cuprinzătoare și transparente pentru a se evita dubla tarificare a utilizatorilor spațiului aerian. Acele costuri stabilite care finanțează proiectul comun sunt identificate clar în conformitate cu Anexa II.”.

6. Articolul 6 se modifică după cum urmează:

- (a) Alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Costurile stabilite și costurile reale includ costurile privind serviciile, instalațiile și activitățile eligibile menționate la articolul 5 din prezentul regulament și stabilite conform cerințelor contabile prevăzute la articolul 12 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004.

Efectele nerecurente ce rezultă din introducerea standardelor internaționale de contabilitate pot fi repartizate pe o perioadă de maximum 15 ani.

Fără a aduce atingere articolelor 16 și 18 din Regulamentul (UE) nr. 691/2010, costurile stabilite trebuie stabilite anterior începerii fiecărei perioade de referință, ca parte a planurilor de performanță menționate la articolul 11 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 și la articolul 10 alineatul (3) litera (b) din Regulamentul (UE) nr. 691/2010 pentru fiecare an calendaristic al perioadei de referință; aceste costuri trebuie exprimate atât în termeni reali, cât și în termeni nominali. Ratele unitare se calculează pe baza costurilor exprimate în termeni nominali. Pentru fiecare an al perioadei de

referință, diferența dintre costurile stabilite exprimate în termeni nominali înainte de perioada de referință și costurile stabilite, astfel cum au fost ajustate în funcție de inflația reală înregistrată de Comisie (Eurostat) pentru anul în cauză, se reportează cel mai târziu pentru anul $n+2$.

Costurile stabilite și costurile reale se stabilesc în moneda națională. În cazul s-a stabilit o zonă comună de tarificare cu o rată unică de tarificare pentru un bloc funcțional de spațiu aerian, statele membre în cauză asigură conversia costurilor naționale în euro sau într-una din monedele naționale ale statelor membre în cauză, cu scopul de a permite calcularea în condiții de transparență a ratei tarifare unice în aplicarea articolului 13 alineatul (1) primul paragraf. Statele membre respective notifică Comisia și Eurocontrol în acest sens.”.

- (b) Alineatul (2), se modifică după cum urmează:

- (i) Al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Costurile cu personalul includ remunerația brută, plățile pentru orele suplimentare, contribuția angajatorilor la sistemele de securitate socială, precum și costurile cu pensiile și alte beneficii. Costurile cu pensiile se pot calcula plecând de la o serie de ipoteze prudente, conform guvernancei sistemului sau dreptului național aplicabil, după caz. Aceste ipoteze sunt detaliate în planul național de performanță.”.

- (ii) Al patrulea și al cincilea paragraf se înlocuiesc cu următorul text:

„Costurile de amortizare se referă la totalitatea activelor imobilizate pentru exploatare în scopul prestării de servicii de navigație aeriană. Activele imobilizate se amortizează, în conformitate cu durata lor de viață preconizată, utilizându-se metoda liniară aplicată costurilor istorice ale activelor amortizate. Pentru calcularea amortizării, se poate aplica fie contabilitatea în costuri istorice, fie contabilitatea în costuri curente. Metoda nu se modifică pe perioada amortizării și este compatibilă cu metoda aplicată pentru calcularea costului capitalului. Dacă se aplică metoda contabilității în costuri curente, sunt furnizate și valorile echivalente aferente contabilității în costuri istorice, pentru a face posibilă comparația și evaluarea.

Costul capitalului este egal cu produsul dintre:

- (a) suma valorii contabile nete medii a activelor imobilizate și a eventualelor ajustări la activele totale, astfel cum au fost stabilite de autoritatea națională de supraveghere și utilizate de pres-tatorul de servicii de navigație aeriană care sunt în exploatare sau în construcție, și a valorii medii a activelor circulante nete, cu excepția conturilor purtătoare de dobândă, care sunt necesare pentru prestarea de servicii de navigație aeriană; și

- (b) media ponderată a ratei dobânzii debitoare și a rentabilității capitalului propriu. În ceea ce privește prestatorii de servicii de navigație aeriană fără capital propriu, media ponderată se calculează pe baza unei dobânzi aplicate diferenței dintre totalul activelor menționate la litera (a) și datorii.

Cheltuielile excepționale constau în cheltuieli nerecurente legate de prestarea de servicii de navigație aeriană în cursul aceluiași anului.

Orice ajustare dincolo de prevederile Standardelor Internaționale de Contabilitate este menționată în planul național de performanță pentru a fi examinată de Comisie, precum și în informațiile suplimentare care trebuie furnizate conform anexei II.”.

- (c) La alineatul (3), primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„În sensul alineatului (2) al cincilea paragraf, factorii de ponderare se bazează pe proporția finanțării prin împrumut sau capital propriu. Rata dobânzii debitoare este egală cu rata medie a dobânzii aplicată datoriei prestatorului de servicii de navigație aeriană. Randamentul capitalului propriu se bazează pe riscul financiar real al prestatorului de servicii de navigație aeriană.”.

7. La Articolul 7 alineatul (2), se adaugă următorul paragraf:

„În sensul primului paragraf litera (b), statele membre definesc, înainte de începerea fiecărei perioade de referință, criteriile utilizate în vederea repartizării costurilor între serviciile de navigație aeriană terminală și serviciile de navigație aeriană de rută pentru fiecare aeroport în parte, și informează Comisia cu privire la acestea.”.

8. Articolul 8 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 8

Transparența costurilor și a mecanismului de tarificare

(1) Cel mai târziu cu șase luni înaintea începerii fiecărei perioade de referință, statele membre oferă posibilitatea unei consultări a reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian cu privire la costurile stabilite, investițiile planificate, prognozele în materie de unități de servicii, politica de tarificare și ratele unitare rezultate; statele membre sunt asistate de prestatorii de servicii de navigație aeriană. Statele membre pun la dispoziția reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian, a Comisiei și, după caz, a Eurocontrol costurile lor la nivel național sau costurile la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, stabilite în conformitate cu articolul 5, împreună cu ratele unitare ale acestora.

În timpul perioadei de referință, statele membre trebuie să ofere anual posibilitatea de a consulta reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian cu privire la eventualele devieri de la prognoză, în special cu privire la:

- (a) traficul și la costurile reale în raport cu traficul și cu costurile stabilite previzionate,
- (b) punerea în aplicare a mecanismului de împărțire a riscului stabilit la articolul 11a,

- (c) mecanismele de stimulare stabilite la articolul 12.

Consultarea poate fi organizată la nivel regional. Reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian își păstrează dreptul de a solicita consultări suplimentare. Utilizatorii trebuie de asemenea consultați în mod sistematic, ca urmare a activării unui mecanism de alertă care generează o revizuire a ratei unitare.

(2) Informațiile menționate la alineatul (1) se bazează pe tabelele de raportare și pe normele detaliate stabilite în anexele II și VI, iar în cazul în care un stat membru a luat, la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, decizia de a nu calcula costurile stabilite sau tarifele de navigație aeriană terminală sau de a nu stabili rate unitare pentru navigația aeriană terminală, în conformitate cu articolul 1 alineatul (6), informațiile menționate la alineatul (1) se bazează pe tabelele de raportare și pe normele detaliate stabilite în Anexa III. Documentația relevantă este pusă la dispoziția reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian, a Comisiei, a Eurocontrol și a autorităților de supraveghere naționale cu trei săptămâni înainte de reuniunea de consultare. În cazul consultării anuale menționate la alineatul (1) al doilea paragraf, documentația relevantă este pusă la dispoziția reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian, a Comisiei, a Eurocontrol și a autorităților de supraveghere naționale anual, nu mai târziu de 1 noiembrie.”.

9. Articolul 9 se modifică după cum urmează:

- (a) La alineatul (1), litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) zborurile efectuate exclusiv pentru transportul, în misiune oficială, al monarhilor aflați la conducere și al membrilor apropiați ai familiei acestora, al șefilor de stat, șefilor de guvern și miniștrilor; în toate aceste cazuri, scutirea trebuie fundamentată prin indicarea în planul de zbor a statutului sau a observației corespunzătoare.”.

- (b) Alineatul (4) se modifică după cum urmează:

- (i) primul paragraf se elimină.
- (ii) la al doilea paragraf, fraza introductivă se înlocuiește cu următorul text:
- „Costurile suportate pentru zborurile scutite se compun din:”.

10. Articolele 10 și 11 se înlocuiesc cu următorul text:

„Articolul 10

Calcularea tarifelor de rută

(1) Fără a aduce atingere posibilității în conformitate cu articolul 3 alineatul (2) de finanțare a serviciilor de navigație aeriană de rută din alte venituri, tariful de rută pentru un zbor dat într-o zonă tarifară de navigație aeriană de rută dată este egal cu produsul dintre rata unitară stabilită pentru această zonă tarifară de navigație aeriană de rută și unitățile de servicii de navigație aeriană de rută pentru respectivul zbor.

(2) Rata unitară și unitățile de servicii de navigație aeriană de rută se calculează în conformitate cu anexa IV.

Articolul 11

Calcularea tarifelor terminale

(1) Fără a aduce atingere posibilității în conformitate cu articolul 3 alineatul (3) de finanțare a serviciilor de navigație aeriană terminală din alte venituri, tariful pentru navigația aeriană terminală pentru un zbor dat într-o zonă tarifară de navigație aeriană terminală dată este egal cu produsul dintre rata unitară stabilită pentru această zonă tarifară de navigație aeriană terminală și unitățile de servicii de navigație aeriană terminală pentru respectivul zbor. În scopul tarifării, apropierea și plecarea se consideră ca alcătuind un singur zbor. Unitatea de calcul este fie zborul de sosire, fie zborul de plecare.

(2) Rata unitară și unitățile de servicii de navigație aeriană terminală se calculează în conformitate cu anexa V.”.

11. Se introduce următorul articol 11a:

„Articolul 11a

Împărțirea riscurilor

(1) Prezentul articol stabilește mecanismele de împărțire a riscurilor de trafic și a riscurilor de cost. Prezentul articol se aplică în conformitate cu principiile menționate la articolul 11 din Regulamentul (UE) nr. 691/2010.

(2) Următoarele costuri nu sunt supuse împărțirii riscului de trafic și se recuperează indiferent de evoluția traficului:

- (a) costurile stabilite determinate în aplicarea articolului 5 alineatul (2), cu excepția acordurilor referitoare la prestarea de servicii transfrontaliere de trafic aerian;
- (b) costurile stabilite ale prestatorilor de servicii meteorologice;
- (c) reporturile autorizate dintr-un an sau dintr-o perioadă de referință precedentă și primele sau penalitățile care decurg din sistemele de stimulare;
- (d) surplusurile sau deficitul înregistrate la recuperare, care decurg din variațiile de trafic, care se recuperează nu mai târziu de anul $n+2$.

În plus, statele membre pot exclude de la împărțirea riscului de trafic costurile stabilite ale prestatorilor de servicii de navigație aeriană care au primit permisiunea de a presta servicii de navigație aeriană fără certificare, în conformitate cu articolul 7 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004.

(3) Dacă, într-un an dat, numărul efectiv al unităților de servicii nu variază, în plus sau în minus, cu mai mult de 2 % față de previziunile făcute la începutul perioadei de referință, veniturile sau pierderile de venit suplimentare ale prestatorului de servicii de navigație aeriană cu privire la costurile stabilite nu se reportează.

(4) Dacă, într-un an «n» dat, numărul efectiv al unităților de servicii este mai mare cu peste 2 % decât previziunile făcute la începutul perioadei de referință, minimum 70 % din veniturile suplimentare obținute de prestatorul (prestatorii) de servicii de navigație aeriană respectiv(i) dincolo de procentul de 2 % din diferența dintre unitățile efective de servicii și previziunile în materie de costuri stabilite se rambursează utilizatorilor spațiului aerian nu mai târziu de anul $n+2$.

Dacă, într-un an «n» dat, numărul efectiv al unităților de servicii este mai mic cu peste 2 % decât previziunile făcute la începutul perioadei de referință, maximum 70 % din veniturile suplimentare obținute de prestatorul (prestatorii) de servicii de navigație aeriană respectiv(i) dincolo de procentul de 2 % din diferența dintre unitățile efective de servicii și previziunile în materie de costuri stabilite se rambursează utilizatorilor spațiului aerian, în principiu nu mai târziu de anul $n+2$. Cu toate acestea, statele membre pot decide să repartizeze reportul aferent unei astfel de pierderi de venit pe mai mulți ani, cu scopul de a menține stabilitatea ratei unitare.

(5) Repartizarea riscului de trafic menționată la alineatul (4) se stabilește prin intermediul planului de performanță existent la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian pentru întreaga perioadă de referință, ca urmare a consultării menționate la articolul 8.

(6) Dacă, într-un an «n» dat, numărul efectiv al unităților de servicii este mai mic de 90 % din previziunile făcute la începutul perioadei de referință, valoarea totală a pierderilor de venit suportate de prestatorul (prestatorii) de servicii de navigație aeriană respectiv(i) dincolo de procentul de 10 % din diferența dintre unitățile efective de servicii și previziunile în materie de costuri stabilite este suportată de utilizatorii spațiului aerian, în principiu nu mai târziu de anul $n+2$. Cu toate acestea, statele membre pot decide să repartizeze reportul aferent unei astfel de pierderi de venit pe mai mulți ani, cu scopul de a menține stabilitatea ratei unitare.

Dacă, într-un an «n» dat, numărul efectiv al unităților de servicii este mai mare de 110 % din previziunile făcute la începutul perioadei de referință, valoarea totală a veniturilor suplimentare obținute de prestatorul (prestatorii) de servicii de navigație aeriană respectiv(i) dincolo de procentul de 10 % din diferența dintre unitățile efective de servicii și previziunile în materie de costuri stabilite se rambursează utilizatorilor spațiului aerian în decursul anului $n+2$.

(7) Prestatorii de servicii de navigație aeriană fără capital propriu sau cu un capital propriu care nu depășește 5 % din totalul pasivelor la 31 decembrie 2011 pot fi exceptați de la partajarea riscului de trafic pentru prima perioadă de referință, astfel încât să se asigure reducerea proporției de finanțare prin îndatorare. Prestatorii de servicii de navigație aeriană exceptați de la partajarea riscului de trafic sunt specificați în planul de performanță care este examinat de Comisie, precum și în informațiile suplimentare care trebuie furnizate conform anexei II. Statele membre trebuie să descrie și să justifice măsurile planificate de reducere a proporției de finanțare prin îndatorare și calendarul fixat în acest scop.

(8) Următoarele principii se aplică împărțirii riscului de cost:

(a) dacă, pe parcursul întregii perioade de referință, costurile efective sunt mai mici decât costurile stabilite determinate la începutul perioadei de referință, diferența care rezultă este reținută de prestatorul de servicii de navigație aeriană, de statul membru sau de entitatea calificată în cauză;

(b) dacă, pe parcursul întregii perioade de referință, costurile efective sunt mai mari decât costurile stabilite determinate la începutul perioadei de referință, diferența care rezultă este suportată de prestatorul de servicii de navigație aeriană, de statul membru sau de entitatea calificată în cauză, fără a aduce atingere activării unui mecanism de alertă în conformitate cu articolul 18 din Regulamentul (UE) nr. 691/2010;

(c) literele (a) și (b) pot să nu se aplice diferenței dintre costurile efective și costurile stabilite care poate fi considerată ca nefiind sub controlul prestatorilor de servicii de navigație aeriană, al statelor membre sau al entităților calificate din cauza:

(i) unor schimbări neprevăzute ale reglementărilor naționale și contabile în materie de pensii;

(ii) unor modificări neprevăzute ale dreptului fiscal național;

(iii) unor elemente de cost neprevăzute și noi care nu figurează în planul național de performanță dar care răspund unor obligații legale;

(iv) unor modificări neprevăzute ale costurilor sau veniturilor, care decurg din acorduri internaționale;

(v) unor modificări semnificative ale ratelor dobânzii creditoare.

Fără a aduce atingere articolului 6 alineatul (1) al treilea paragraf, autoritatea națională responsabilă cu supravegherea întocmește, pe baza listei enunțate la punctele (i) – (v), o listă a factorilor de cost incontrollabili, care face parte din planul de performanță.

Dacă, pe parcursul întregii perioade de referință, costurile efective sunt mai mici decât costurile stabilite determinate la începutul perioadei de referință, diferența care rezultă se rambursează utilizatorilor spațiului aerian prin intermediul unui report pentru următoarea perioadă de referință.

Dacă, pe parcursul întregii perioade de referință, costurile efective sunt mai mari decât costurile stabilite determinate la începutul perioadei de referință, diferența care rezultă le revine utilizatorilor spațiului

aerian prin intermediul unui report pentru următoarea perioadă de referință. Autoritatea națională responsabilă cu supravegherea își dă acordul explicit în privința reportului după ce a constatat că:

(i) diferența dintre costurile efective și costurile stabilite este de fapt rezultatul unor evoluții aflate dincolo de puterea de control a prestatorului de servicii de navigație aeriană, a statelor membre sau a entității calificate în cauză;

(ii) diferența de costuri care urmează să le revină utilizatorilor este identificată și clasificată în mod specific.

Suma reportată trebuie menționată pentru fiecare factor și descrisă în informațiile suplimentare ce urmează să fie furnizate conform anexei VI.”.

12. La articolul 12, alineatele (1), (2) și (3) se înlocuiesc cu următorul text:

„(1) Statele membre pot stabili sau aproba, la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian și în mod nediscriminatoriu și transparent, sisteme de stimulare pentru sprijinirea îmbunătățirilor în privința prestării de servicii de navigație aeriană sau a reducerii impactului aviației asupra mediului, care au drept rezultat o metodă diferită de calculare a tarifelor în conformitate cu alineatele (2) și (3). Aceste măsuri de stimulare se pot aplica prestatorilor de servicii de navigație aeriană sau utilizatorilor spațiului aerian.

(2) În conformitate cu articolul 11 din Regulamentul (UE) nr. 691/2010, statele membre pot adopta, la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, măsuri financiare de stimulare în vederea realizării obiectivelor de performanță de către prestatorii de servicii de navigație aeriană. Rata unitară poate fi ajustată pentru a prevedea prime sau sancțiuni în funcție de nivelul real de performanță al prestatorului de servicii de navigație aeriană față de obiectivul vizat. Astfel de prime sau sancțiuni sunt activate numai atunci când variațiile de performanță au un efect semnificativ asupra utilizatorilor. Nivelul aplicabil de prime și sancțiuni trebuie să fie proporțional cu obiectivele care trebuie îndeplinite și cu nivelul de performanță atins. Nivelurile de variație a performanței și nivelul aplicabil de prime și sancțiuni se stabilesc în urma ofertei de consultare menționate la articolul 8 și se fixează prin intermediul planului de performanță existent la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian.

(3) Dacă un stat membru decide să aplice un sistem de stimulare cu privire la utilizatorii serviciilor de navigație aeriană, acesta modulează, în urma ofertei de consultare menționată la articolul 8, tarifele suportate de aceștia, cu scopul de a reflecta eforturile făcute de utilizatorii respectivi în special în următoarele domenii:

(a) optimizarea utilizării serviciilor de navigație aeriană;

- (b) reducerea impactului activităților de zbor asupra mediului;
- (c) reducerea costurilor globale ale serviciilor de navigație aeriană și sporirea eficienței acestora, în special prin reducerea sau modularea tarifului în funcție de echipamentele aflate la bordul aeronavei care cresc capacitatea, sau prin compensarea inconvenientelor rezultate din alegerea unor itinerare mai puțin congestionate;
- (d) accelerarea desfășurării capacităților SESAR ATM.”.

13. Articolul 13 se modifică după cum urmează:

- (a) alineatele (1) și (2) se înlocuiesc cu următorul text:

„(1) Statele membre se asigură că se stabilesc anual tarife pentru fiecare zonă tarifară.

Ratele unitare se stabilesc în moneda națională. Dacă statele membre care constituie un bloc funcțional de spațiu aerian decid să instituie o zonă comună de tarificare cu o rată tarifară unică, această rată tarifară unică se stabilește în euro sau în moneda națională a unuia dintre statele membre în cauză. Statele membre în cauză notifică Comisia și Eurocontrol cu privire la moneda aplicabilă.

(2) În temeiul articolului 11 alineatul (4) litera (e) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 și a articolului 18 din Regulamentul (UE) nr. 691/2010, rata unitară poate fi modificată în decursul anului în cazul activării unui mecanism de alertă.”.

- (b) Se adaugă următorul alineat (4):

„(4) Pentru primul an al perioadei de referință, ratele unitare se calculează pe baza planului de performanță comunicat de statul membru sau de blocul funcțional de spațiu aerian în cauză la data de 1 noiembrie a anului care precede începutul perioadei de referință. În cazul în care planurile de performanță sunt adoptate după data de 1 noiembrie a anului care precede începutul perioadei de referință, ratele unitare se recalculează, dacă este necesar, pe baza planului final adoptat sau a măsurilor corective aplicabile.”.

14. La articolul 14, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Statele membre pot percepe tarifele printr-un tarif unic per zbor. Dacă tarifele se facturează și se percep la nivel regional, moneda de facturare poate fi euro, la rata unitară respectivă putându-se adăuga o rată unitară administrativă care să permită remunerarea costurilor de facturare și de percepere.”.

15. Articolul 15 se elimină.

16. La articolul 17, partea introductivă a primului paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Prestatorii de servicii de navigație aeriană facilitează inspecțiile și anchetele efectuate de autoritățile naționale responsabile cu supravegherea sau de o entitate calificată care acționează în numele acesteia din urmă, inclusiv vizitele la fața locului. Persoanele autorizate sunt abilitate.”.

17. Se introduce următorul articol 17a:

„Articolul 17a

Analizare

Analizarea de către Comisie a sistemului de performanță, menționată la articolul 24 din Regulamentul (UE) nr. 691/2010, include mecanismul de împărțire a riscului instituit în temeiul articolului 11a din prezentul regulament, sistemele de stimulare instituite în temeiul articolului 12 din prezentul regulament, precum și impactul și eficacitatea acestora în ceea ce privește atingerea obiectivelor de performanță stabilite.”.

18. Anexele I – VI se modifică în conformitate cu Anexa la prezentul regulament.

Articolul 2

Dispoziții tranzitorii

Statele membre în cazul cărora reglementările naționale, deja existente înainte de 8 iulie 2010, stabilesc o reducere a ratei unitare care depășește obiectivele la nivelul întregii Uniuni Europene prevăzute în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 691/2010, pot scuti prestatorii lor de servicii de navigație aeriană de la aplicarea articolului 11a alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1794/2006. Această scutire se aplică în perioada pentru care reglementările naționale prevăd reducerea ratei unitare, dar nu se extinde dincolo de finalul primei perioade de referință, în 2014. Statele membre informează Comisia și Eurocontrol cu privire la scutiri.

Statele membre pot decide să nu aplice dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1794/2006, astfel cum a fost modificat prin prezentul regulament, în ceea ce privește tarifele de navigație aeriană terminală până la 31 decembrie 2014. Statele membre informează Comisia cu privire la aceasta. În cazul în care statele membre exceptează tarifele de navigație aeriană terminală de la aplicarea dispozițiilor acelui regulament, costurile totale pentru prestarea de servicii de navigație aeriană terminală pot fi recuperate până la 31 decembrie 2014.

Articolul 3

Intrarea în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în a treia zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament începe să se aplice costurilor, tarifelor și ratelor unitare aferente serviciilor de navigație aeriană din anul 2012.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 16 decembrie 2010.

Pentru Comisie
Președintele
José Manuel BARROSO

ANEXĂ

Anexele I – VI se modifică după cum urmează:

1. În Anexa I, se adaugă următorul punct 5:

„5. În cazul în care sunt mai mult de 150 000 de mișcări comerciale pe an, evaluarea menționată la punctele 1 - 4 are loc la fiecare aeroport individual.”

2. Anexa II se înlocuiește cu următorul text:

„ANEXA II

Transparența bazei de costuri**1. TABEL DE RAPORTARE**

Statele membre și prestatorii de servicii de navigație aeriană completează următorul tabel de raportare pentru fiecare zonă tarifară aflată în responsabilitatea lor și pentru fiecare perioadă de referință. De asemenea, statele membre pun la dispoziție un tabel de raportare consolidat pentru fiecare zonă tarifară aflată în responsabilitatea lor.

Tabelul consolidat trebuie completat pentru toate aeroporturile care fac obiectul dispozițiilor prezentului regulament.

Atunci când o zonă tarifară se extinde pentru a cuprinde spațiul aerian al mai multor state membre, acestea completează tabelul în comun, în conformitate cu dispozițiile articolului 4 alineatul (4).

Costurile efective se stabilesc pe baza conturilor certificate. Costurile se stabilesc în conformitate cu planul de afaceri prevăzut de certificat și sunt comunicate în moneda în care sunt stabilite conform articolului 6 alineatul (1) al patrulea paragraf.

Pentru a facilita stabilirea de către Comisie a unor obiective de performanță la nivelul întregii Europe și fără a aduce atingere planurilor de performanță care urmează să fie adoptate la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, statele membre, precum și prestatorii de servicii aeriene trebuie să introducă în acest tabel, cu optsprezece luni înainte de începerea perioadei de referință, cifrele corespunzătoare previziunilor inițiale.

Tabelul 1 - Costuri totale

Denumirea zonei de tarificare						Perioada de referință: N - (N+4)				
Denumirea entității										

Detalierea costurilor	Costuri stabilite					Costuri efective				
	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4

Detaliere pe tip de costuri (în termeni nominali)

Personal										
Alte costuri de exploatare										
Amortizare										
Costul capitalului										
Cheltuieli excepționale										
Costuri totale										
Total % n/n-1										
Personal % n/n-1										
Alte expl. % n/n-1										

Detaliere pe tip de servicii (în termeni nominali)

Managementul traficului aerian										
Comunicare										
Navigație										
Supraveghere										
Căutare și salvare										
Informații aeronautice										
Servicii meteorologice										
Supravegherea costurilor										
Alte costuri suportate de autoritățile publice										
Costuri totale										
Total % n/n-1										
ATM % n/n-1										
CNS % n/n-1										

Informații suplimentare privind costul capitalului și costul proiectelor comune (în termeni nominali)

Media activului										
Valoare contabilă netă active imobilizate										
Ajustarea activelor totale										
Active curente nete										
Totalul activului										
Costul capitalului %										
Costul capitalului înainte de imputare %										
Rentabilitatea capitalului propriu %										
Dobânda debitoare medie %										
Costul proiectelor comune										
Proiect comun 1										

Informații suplimentare privind inflația și costurile totale în termeni reali

Inflație % ⁽¹⁾										
Costuri totale în termeni reali ⁽²⁾										
Total % n/n-1										

Deducerea costurilor alocate zborurilor VFR scutite (în termeni nominali)

Costuri totale										
Costuri pentru zborurile VFR scutite										
Costuri totale după deducere ⁽³⁾										

Costuri și elemente ale activului în '000 000 monedă națională - Unități de servicii în '000 000

⁽¹⁾ Inflația preconizată utilizată pentru stabilirea costurilor stabilite în termeni nominali - inflație reală înregistrată de EUROSTAT⁽²⁾ Costuri stabilite (plan de performanță) în termeni reali - costuri reale în termeni reali⁽³⁾ Costuri stabilite (după deducerea costurilor zborurilor VFR) raportate în anexa II (în termeni nominali)

2. INFORMAȚII SUPLEMENTARE

De asemenea, statele membre și prestatorii de servicii de navigație aeriană furnizează cel puțin următoarele informații:

- descrierea metodologiei utilizate pentru repartizarea costurilor instalațiilor sau serviciilor între diferite servicii de navigație aeriană, pe baza listei instalațiilor și serviciilor care figurează în planul de navigație aeriană al OACI pentru regiunea Europa (doc. 7754) și o descriere a metodologiei utilizate pentru repartizarea acestor costuri între diferitele zone tarifare;
- descrierea și explicarea metodei adoptate pentru calculul costurilor de amortizare: metoda costurilor istorice sau metoda costurilor curente. Atunci când se adoptă metoda costurilor curente, trebuie furnizate datele comparabile privind costurile istorice;
- justificarea costurilor capitalului, inclusiv elementele bazei de active, posibilele ajustări ale activelor totale și rentabilitatea capitalului propriu;
- descrierea totalului costurilor stabilite pentru fiecare aeroport care face obiectul dispozițiilor prezentului regulament pentru fiecare zonă tarifară de navigație aeriană terminală; pentru aeroporturi care au avut o medie anuală a mișcărilor de transport aerian comercial mai mică de 20 000 în ultimii trei ani, costurile pot fi prezentate sub formă agregată;
- definiția criteriilor utilizate pentru repartizarea costurilor între servicii de navigație aeriană terminală și de rută pentru fiecare aeroport reglementat;
- defalcarea costurilor serviciilor meteorologice între costuri directe și «costuri MET de bază» definite drept costurile de sprijinire a instalațiilor și serviciilor meteorologice care răspund, de asemenea, cerințelor meteorologice în general. Este vorba de analize și prognoze generale, de rețele de observație de suprafață și de altitudine, de sisteme de comunicații meteorologice, centre de prelucrare a datelor, precum și de sprijinirea cercetării de bază, a formării și administrării;
- descrierea metodologiei utilizate în ceea ce privește repartizarea costurilor MET totale și a costurilor MET de bază pentru aviația civilă și între zonele tarifare;
- conform precizărilor de la punctul 1, cu optsprezece luni înainte de începerea perioadei de referință, descrierea previziunilor de cost și de trafic comunicate;
- în fiecare an al perioadei de referință, descrierea costurilor efective comunicate și a diferenței dintre acestea și costurile stabilite.”

3. În anexa III, punctul 1.2 se înlocuiește cu următorul text:

„1.2. Informații suplimentare

De asemenea, prestatorii de servicii de navigație aeriană furnizează cel puțin următoarele informații:

- descrierea criteriilor utilizate pentru repartizarea costurilor instalațiilor sau serviciilor între diferite servicii de navigație aeriană, pe baza listei instalațiilor și a serviciilor care figurează în planul de navigație aeriană al OACI pentru regiunea Europa (doc. 7754);
- descrierea și explicarea diferențelor dintre cifrele planificate și cifrele reale neconfidențiale pentru anul (n-1);
- descrierea și explicarea costurilor planificate neconfidențiale pe cinci ani și a investițiilor în raport cu traficul preconizat;
- descrierea și explicarea metodei adoptate pentru calcularea costurilor de amortizare: costuri istorice sau costuri curente;
- justificarea costurilor capitalului, inclusiv elementele bazei de active, posibilele ajustări ale activelor totale și rentabilitatea capitalului propriu.”

4. Anexa IV se înlocuiește cu următorul text:

„ANEXA IV

Calcularea unităților de servicii de navigație aeriană de rută și a ratelor unitare pentru navigația aeriană de rută

1. Calcularea unităților de servicii de navigație aeriană de rută
 - 1.1 Unitatea de servicii de navigație aeriană de rută este egală cu produsul dintre factorul «distanță» și factorul «greutate» pentru aeronava respectivă.
 - 1.2 Factorul «distanță» se obține împărțindu-se la o sută numărul ce reprezintă distanța ortodromică, exprimată în kilometri, parcursă în zbor între punctul de intrare și punctul de ieșire din zona tarifară, în conformitate cu cel mai recent plan de zbor depus de aeronava respectivă, în scopul managementului fluxurilor de trafic aerian.
 - 1.3 Atunci când punctul de intrare și punctul de ieșire ale unui zbor situate într-o zonă tarifară sunt identice, factorul «distanță» este egal cu distanța ortodromică între aceste puncte și punctul cel mai îndepărtat al planului de zbor, înmulțită cu doi.
 - 1.4 Distanța care trebuie luată în considerare se reduce cu 20 de kilometri pentru fiecare decolare și pentru fiecare aterizare pe teritoriul unui stat membru.
 - 1.5 Factorul «greutate», exprimat printr-un număr cu două zecimale, este egal cu rădăcina pătrată a raportului obținut prin împărțirea la cincizeci a greutății maxime certificate la decolare a aeronavei, exprimată în tone metrice, astfel cum este menționată în certificatul de navigabilitate sau în oricare alt document oficial echivalent furnizat de transportatorul care exploatează aeronava. Atunci când această greutate nu este cunoscută, se utilizează greutatea celei mai grele aeronave de același tip cunoscută ca existentă. Atunci când pentru o aeronavă sunt certificate mai multe greutăți maxime la decolare, se utilizează cea mai ridicată greutate maximă la decolare. Atunci când un transportator care exploatează aeronave dispune de două sau mai multe aeronave constituind versiuni diferite ale aceluiași tip, pentru fiecare aeronavă de tipul respectiv aparținând transportatorului în cauză se utilizează media greutăților maxime la decolare ale tuturor aeronavelor de acel tip. Calcularea factorului «greutate» în funcție de tipul aeronavei și de transportator se efectuează cel puțin o dată pe an.
2. Calcularea ratelor unitare pentru navigația aeriană de rută
 - 2.1 Rata unitară pentru navigația aeriană de rută se calculează înainte de începerea fiecărui an al perioadei de referință.
 - 2.2 Aceasta se calculează prin împărțirea la numărul preconizat al tuturor unităților de servicii de navigație aeriană de rută aplicabil anului în cauză a sumei algebrice a următoarelor elemente:
 - i) costurile stabilite ale anului în cauză,
 - ii) aplicarea diferenței dintre inflația preconizată și inflația reală, menționată la articolul 6 alineatul (1),
 - iii) reporturile rezultate în urma punerii în aplicare a împărțirii riscului de trafic menționat la articolul 11a alineatele (2) – (7),
 - iv) reporturile aferente perioadei de referință precedente, rezultate în urma punerii în aplicare a împărțirii riscului de cost menționat la articolul 11a alineatul (8),
 - v) primele și sancțiunile rezultate în urma măsurilor financiare de stimulare menționate la articolul 12 alineatul (2),
 - vi) pentru primele două perioade de referință, surplusurile sau deficitul înregistrate la recuperare de către statele membre până în anul 2011 inclusiv,
 - vii) o deducere a costurilor pentru zborurile VFR, astfel cum au fost identificate la articolul 7 alineatul (4).".
5. Anexa V se înlocuiește cu următorul text:

„ANEXA V

Calcularea unităților de servicii de navigație aeriană terminală și a ratelor unitare pentru navigația aeriană terminală

1. Calcularea unităților de servicii de navigație aeriană terminală

1.1 Unitatea de servicii de navigație aeriană terminală este egală cu factorul «greutate» pentru aeronava respectivă.

1.2 Factorul «greutate», exprimat ca număr cu două zecimale, este egal cu raportul obținut prin împărțirea la cincizeci a numărului ce exprimă cea mai mare greutate maximă certificată la decolare a aeronavei, menționată în anexa IV punctul 1.5, exprimată în tone metrice și ridicată la puterea 0,7. Cu toate acestea, pe parcursul unei perioade de tranziție de cinci ani, ulterioară calculării primului tarif unitar pentru serviciile de navigație aeriană terminală în temeiul prezentului regulament, acest exponent este cuprins între 0,5 și 0,9.

2. Calcularea ratelor unitare pentru navigația aeriană terminală

2.1 Rata unitară pentru navigația aeriană terminală se calculează înainte de începerea fiecărui an al perioadei de referință.

2.2 Acesta se calculează prin împărțirea la numărul preconizat al tuturor unităților de servicii de navigație aeriană terminală aplicabil anului în cauză a sumei algebrice a următoarelor elemente:

i) costurile stabilite ale anului în cauză,

ii) aplicarea diferenței dintre inflația preconizată și inflația reală, menționată la articolul 6 alineatul (1),

iii) reporturile rezultate în urma punerii în aplicare a împărțirii riscului de trafic menționat la articolul 11a alineatele (2) – (7),

iv) reporturile aferente perioadei de referință precedente rezultate în urma punerii în aplicare a împărțirii riscului de cost menționat la articolul 11a alineatul (8),

v) primele și sancțiunile rezultate în urma măsurilor financiare de stimulare menționate la articolul 12 alineatul (2)

vi) pentru primele două perioade de referință, surplusurile sau deficitele înregistrate la recuperare de către statele membre până în anul care precede aplicarea prezentului regulament la tarifele de navigație aeriană terminală,

vii) o deducere a costurilor pentru zborurile VFR, astfel cum au fost identificate la articolul 7 alineatul (4).”

6. Anexa VI se înlocuiește cu următorul text:

„ANEXA VI

Mecanismul de tarificare

1. TABEL DE RAPORTARE

Statele membre și prestatorii de servicii de navigație aeriană completează următorul tabel de raportare pentru fiecare zonă tarifară aflată în responsabilitatea lor și pentru fiecare perioadă de referință. De asemenea, statele membre trebuie să pună la dispoziție un tabel consolidat pentru fiecare zonă tarifară aflată în responsabilitatea lor.

Atunci când o zonă tarifară se extinde pentru a cuprinde spațiul aerian al mai multor state membre, acestea completează tabelul în comun, în conformitate cu dispozițiile articolului 4 alineatul (4).

Tabelul 2 - calcularea ratei unitare

Denumirea zonei tarifare Denumirea entității	Perioada de referință: N - (N+4)
---	----------------------------------

Calcularea ratei unitare	N	N+1	N+2	N+3	N+4
1. Costuri fixate în termeni nominali și reevaluare în funcție de inflație Costuri stabilite în termeni nominali - exceptând zborurile VFR (reportate din anexa II) Rata reală a inflației înregistrată de EUROSTAT - anexa II Rata preconizată a inflației - anexa II Reevaluare în funcție de inflație - art. 6 alin. (1): suma din anul n care trebuie reportată 2. Unități de servicii preconizate și reale Totalul unităților de servicii preconizate (plan de performanță) Totalul unităților de servicii reale Unități de servicii reale/preconizate (în %) 3. Costuri supuse partajării riscului de trafic (PSNA) Costuri stabilite în termeni nominali - exceptând zborurile VFR (reportate din anexa II) Reevaluarea în funcție de inflație - art. 6 alin. (1a): suma reportată pentru anul n Trafic - art. 11a alin. (2): sume reportate pentru anul n Partajarea riscului de trafic- art. 11a alin. (2) - (7): venituri suplimentare reportate pentru anul n Partajarea riscului de trafic- art. 11a alin. (2) - (7): pierderi de venit reportate pentru anul n Partajarea riscului de trafic- art. 11a alin. (8) lit. (c): sume reportate pentru anul n Primă sau sancțiune pentru performanță - art. 12 alin. (2) Surplusuri(-) sau deficite(+) de recuperare ⁽¹⁾: sume reportate pentru anul n Totalul calculului ratei unitare pentru anul n Partajarea riscului de trafic- art. 11a alin. (2) - (7): venituri suplimentare din anul n care trebuie raportate Partajarea riscului de trafic- art. 11a alin. (2) - (7): pierderi de venit din anul n care trebuie raportate Parametri pentru partajarea riscului de trafic % venituri supplim. restituite utilizatorilor în anul n+2 - art. 11a alin. (4) primul paragraf % pierderi de venit suportate de utilizatorii spațiului aerian - art. 11a alin. (4) al doilea paragraf 4. Costs nesupuse partajării riscului de trafic - art. 11a alin. (2) Costuri stabilite în termeni nominali - exceptând VFR (reportate din anexa II) Reevaluarea în funcție de inflație - art. 6 alin. (1): suma reportată pentru anul n Trafic - art. 11a alin. (2): sume reportate pentru anul n Costuri incontrollable - art. 11a alin. (8) litera (c): sume reportate pentru anul n Surplusuri(-) sau deficite(+) de recuperare ⁽¹⁾: sume reportate pentru anul n Totalul calculului ratei unitare pentru anul n 5. Alte venituri - rata unitară aplicată (în moneda națională) Venituri provenite din alte surse - articolul 3 Total general al calculului ratei unitare pentru anul n Rata unitară pentru anul n (în moneda națională) Componenta ANSP a ratei unitare Componenta MET a ratei unitare Componenta ANS -Starea ratei unitare Rata unitară a anului n, care s-ar fi aplicat în absența altor venituri					

Costuri, venituri și alte sume în '000 000 monedă națională - Unități de servicii în '000 000

⁽¹⁾ Anexa IV-V punctul 2.2 vi) - surplusuri/deficite de recuperare înregistrate anterior anului de intrare în vigoare a regulamentului

2. INFORMAȚII SUPLIMENTARE

De asemenea, statele membre respective colectează și furnizează cel puțin următoarele informații:

- descrierea diferitelor zone tarifare și justificarea stabilirii lor, în special în privința zonelor tarifare pentru navigația aeriană terminală și eventualele subvenții încrucișate între aeroporturi;
 - descrierea și explicarea metodei de calcul al unităților de servicii tarifabile preconizate;
 - descrierea politicii de acordare a scutirilor și descrierea mijloacelor financiare destinate acoperirii costurilor asociate;
 - descrierea reporturilor surplusurilor sau deficitelor înregistrate la recuperare de către statele membre până în anul 2011 pentru tarifele de rută și până în anul anterior aplicării regulamentului la tarifele de navigație aeriană terminală;
 - descrierea deficitelor înregistrate la recuperare în conformitate cu articolul 11a alineatul (4) al doilea paragraf;
 - descrierea pentru fiecare factor a sumelor reportate din perioada de referință precedentă în conformitate cu articolul 11a alineatul (8) litera (c);
 - descrierea celorlalte venituri, dacă acestea există;
 - descrierea formulei utilizate la calcularea tarifelor de navigație aeriană terminală;
 - descrierea și explicarea măsurilor de stimulare aplicate utilizatorilor de servicii de navigație aeriană.”
-