

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 391/2013 AL COMISIEI**din 3 mai 2013****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 ⁽¹⁾ astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1070/2009 (regulamentul privind prestarea de servicii) ⁽²⁾, în special articolul 15 alineatul (4),

întrucât:

- (1) Conform Regulamentului (CE) nr. 550/2004, Comisia trebuie să stabilească o schemă comună de tarificare pentru serviciile de navigație aeriană, care să permită aplicarea sa uniformă în cadrul cerului unic european.
- (2) 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 inițiativei privind cerul unic european. Un astfel de sistem trebuie să contribuie la sporirea transparenței în ceea ce privește stabilirea, impunerea și perceperea de tarife aplicabile utilizatorilor spațiului aerian. Sistemul trebuie să contribuie și la siguranța, rentabilitatea și eficiența furnizării de servicii de navigație aeriană către utilizatorii care finanțează sistemul, precum și să stimuleze prestarea de servicii integrate.
- (3) Schema comună de tarificare trebuie să facă parte integrantă din acțiunile menite să atingă obiectivele sistemului de performanță instituit în temeiul articolului 11 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic european ⁽³⁾, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1070/2009 (regulamentul cadru) și Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 al Comisiei din 3 mai 2013 de instituire a unui sistem de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea ⁽⁴⁾.
- (4) În conformitate cu obiectivul global de îmbunătățire a performanțelor serviciilor de navigație aeriană, schema de tarificare trebuie să promoveze eficacitatea din punct de vedere economic și operațional și trebuie să prevadă instituirea unor mecanisme de stimulare pentru furnizorii de servicii de navigație aeriană în scopul de a sprijini îmbunătățirea furnizării de servicii de navigație aeriană, inclusiv aplicarea împărțirii riscului de trafic.
- (5) Schema comună de tarificare trebuie să fie în concordanță cu schema Eurocontrol privind tarifele de rută și cu articolul 15 din Convenția OACI de la Chicago din 1944 privind aviația civilă internațională (denumită în continuare „Convenția de la Chicago”).
- (6) Această schemă comună de tarificare trebuie să permită utilizarea optimă a spațiului aerian, ținând seama de fluxurile de trafic aerian, în special în cadrul blocurilor funcționale de spațiu aerian, stabilite în conformitate cu articolul 9a din Regulamentul (CE) nr. 550/2004.
- (7) Principiul cheie al schemei comune de tarificare rezidă în a avea informații complete și transparente referitoare la baza de cost puse la dispoziție în timp util reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian și autorităților competente.
- (8) Dacă se determină că serviciile de navigație aeriană terminală și/sau serviciile CNS, MET și AIS sunt furnizate în condiții de piață, statele membre trebuie să poată decide, pentru aceste servicii, să nu calculeze costurile determinate, să nu calculeze tarifele de navigație aeriană terminală, să nu stabilească rate unitare pentru serviciile de navigație aeriană terminală și/sau să nu stabilească stimulente financiare.
- (9) Dat fiind că operarea aeroporturilor este în continuă schimbare, zonele tarifare pentru navigația aeriană terminală pot necesita modificări în cursul unei perioade de referință.
- (10) Introducerea de noi tehnologii și proceduri, precum și a modelelor de afaceri asociate care să stimuleze furnizarea de servicii integrate ar trebui să ducă la reducerea semnificativă a costurilor în beneficiul utilizatorilor. Pentru a permite această reducere a costurilor în viitor, furnizorii de servicii de navigație aeriană trebuie să suporte costurile restructurării în vederea îmbunătățirii activității pe care o desfășoară, pe care le pot recupera dacă se demonstrează existența unui beneficiu net pentru utilizatori.
- (11) Mecanismele de stimulare menite să încurajeze îmbunătățirea performanțelor trebuie să aibă în vedere oportunitatea recompensării sau sancționării nivelului real de performanță în raport cu cel preconizat la adoptarea planului de performanță.
- (12) Pentru a accelera implementarea tehnologiilor SESAR, investițiile în noi sisteme de management al traficului aerian (ATM) și în restructurarea în profunzime a celor existente, care influențează nivelul de performanță al rețelei ATM europene, trebuie să fie eligibile pentru recuperarea costurilor prin tarifele de utilizare, dacă sunt compatibile cu punerea în aplicare a Planului general european de management al traficului aerian, în special prin proiecte comune, astfel cum se specifică la articolul 15a alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004. În plus, statele membre trebuie să poată decide modularea tarifelor de navigație aeriană pentru a oferi stimulente în vederea dotării aeronavelor cu sistemele incluse în proiectele comune.

⁽¹⁾ JO L 96, 31.3.2004, p. 10.⁽²⁾ JO L 300, 14.11.2009, p. 34.⁽³⁾ JO L 96, 31.3.2004, p. 1.⁽⁴⁾ A se vedea pagina 1 din prezentul Jurnal Oficial.

- (13) Pentru a spori eficiența serviciilor de navigație aeriană și pentru a promova utilizarea optimă a acestora, statele membre trebuie, totodată, să poată adapta tarifele ținând seama de gradul de aglomerare a rețelei într-o anumită zonă sau pe o anumită rută la anumite ore.
- (14) Nivelul tarifelor impuse în special aeronavelor ușoare nu trebuie să descurajeze utilizarea instalațiilor și a serviciilor necesare pentru garantarea siguranței și nici introducerea de noi tehnici și proceduri.
- (15) Statele membre trebuie să își poată stabili colectiv ratele unitare, în special atunci când zonele tarifare cuprind spațiul aerian al mai multor state membre sau când statele membre sunt părți la un sistem comun privind tarifele de rută.
- (16) Pentru a îmbunătăți eficiența schemei comune de tarifare și pentru a reduce sarcina administrativă și contabilă, în cadrul unui sistem comun privind tarifele de rută, statele membre trebuie să poată percepe colectiv tarifele de rută, printr-un tarif unic per zbor.
- (17) Mijloacele juridice trebuie consolidate pentru a se asigura plata rapidă și completă a tarifelor de navigație aeriană de către utilizatorii serviciilor de navigație aeriană.
- (18) Tarifele impuse utilizatorilor spațiului aerian trebuie stabilite și aplicate în mod echitabil și transparent, după consultarea reprezentanților utilizatorilor. Aceste tarife trebuie să fie revizuite la intervale regulate.
- (19) Regulamentul (CE) nr. 1794/2006 al Comisiei din 6 decembrie 2006 de stabilire a unei scheme comune de tarifare pentru serviciile de navigație aeriană⁽¹⁾, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) nr. 1191/2010 al Comisiei din 16 decembrie 2010⁽²⁾, trebuie abrogat cu efect de la 1 ianuarie 2015.
- (20) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru cerul unic,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1

Obiectul și domeniul de aplicare

- (1) Prezentul regulament stabilește măsurile pentru elaborarea unei scheme comune de tarifare pentru serviciile de navigație aeriană.
- (2) Prezentul regulament se aplică serviciilor de navigație aeriană prestate de furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați în conformitate cu articolul 8 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 și de furnizorii de servicii meteorologice, dacă sunt desemnați în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) din regulamentul menționat, pentru traficul aerian general

din regiunile EUR și AFI ale OACI în care statele membre răspund de furnizarea de servicii de navigație aeriană. Acesta se aplică, de asemenea, administratorului de rețea instituit în conformitate cu articolul 3 din Regulamentul (UE) nr. 677/2011 al Comisiei⁽³⁾.

(3) Statele membre pot aplica prezentul regulament serviciilor de navigație aeriană furnizate în spațiul aerian aflat sub responsabilitatea lor în cadrul altor regiuni OACI, cu condiția să informeze Comisia și celelalte state membre în consecință.

(4) Statele membre pot aplica prezentul regulament furnizorilor de servicii de navigație aeriană care au primit permisiunea de a furniza servicii de navigație aeriană fără certificare, în conformitate cu articolul 7 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004.

(5) Sub rezerva articolului 1 alineatul (4) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013, statele membre pot decide să nu aplice prezentul regulament serviciilor de navigație aeriană furnizate în aeroporturile cu mai puțin de 70 000 mișcări de transport aerian IFR pe an.

Statele membre informează Comisia cu privire la această decizie.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică definițiile de la articolul 2 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004.

De asemenea, se aplică următoarele definiții:

- „utilizator de servicii de navigație aeriană” înseamnă operatorul aeronavei în momentul efectuării zborului sau, atunci când identitatea acestuia nu este cunoscută, proprietarul aeronavei, în afara cazului în care se dovedește că, în momentul respectiv, operatorul aeronavei a fost o altă persoană;
- „reprezentant al utilizatorilor spațiului aerian” înseamnă orice persoană sau entitate juridică ce reprezintă interesele uneia sau mai multor categorii de utilizatori ai serviciilor de navigație aeriană;
- „IFR” înseamnă reguli de zbor instrumental, definite în anexa 2 la Convenția de la Chicago (ediția a zecea – iulie 2005);
- „VFR” înseamnă reguli de zbor la vedere, definite în anexa 2 la Convenția de la Chicago (ediția a zecea – iulie 2005);
- „zonă tarifară de rută” înseamnă un volum de spațiu aerian pentru care se stabilesc o bază de cost unică și o rată unitară unică;
- „zonă tarifară terminală” înseamnă un aeroport sau un grup de aeroporturi pentru care se stabilesc o bază de cost unică și o rată unitară unică;
- „costuri determinate” înseamnă costurile prevăzute de statele membre, menționate la articolul 15 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004;

⁽¹⁾ JO L 341, 7.12.2006, p. 3.

⁽²⁾ JO L 333, 17.12.2010, p. 6.

⁽³⁾ JO L 185, 15.7.2011, p. 1.

8. „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 și la articolul 8 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013;
 9. „mișcare de transport aerian IFR” înseamnă totalul decolărilor și aterizărilor efectuate în conformitate cu regulile de zbor instrumental, calculat ca medie anuală pe perioada de trei ani care precede depunerea planului de performanță;
 10. „alte venituri” înseamnă veniturile obținute de la autoritățile publice, inclusiv sprijinul financiar oferit de programele de asistență ale Uniunii, precum rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T), mecanismul Conectarea Europei (MCE) și Fondul de coeziune, veniturile obținute din activități comerciale și/sau, în cazul ratelor unitare pentru serviciile de navigație aeriană terminală, veniturile obținute din contracte sau acorduri între furnizorii de servicii de navigație aeriană și operatorii aeroporturilor;
 11. „plan de performanță” înseamnă un plan de performanță elaborat și adoptat în conformitate cu dispozițiile de la articolele 11-16 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013;
 12. „cost real” înseamnă costurile suportate efectiv în cursul unui an pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană, supuse unui audit final;
 13. „servicii CNS, MET și AIS” înseamnă servicii de comunicații, navigație și supraveghere, servicii meteorologice pentru navigația aeriană și servicii de informare aeronautică;
 14. „costuri de restructurare” înseamnă costuri punctuale semnificative suportate de furnizorii de servicii de navigație aeriană în procesul de restructurare prin introducerea de noi tehnologii și proceduri și a modelelor de afaceri asociate pentru a stimula prestarea de servicii integrate, atunci când statul membru dorește să recupereze costurile în una sau mai multe perioade de referință. Ele pot include costuri suportate pentru compensarea angajaților, închiderea centrelor de control al traficului aerian, mutarea activităților în sedii noi, scoaterea unor active în afara bilanțului și/sau dobândirea de participații strategice în cadrul altor furnizori de servicii de navigație aeriană.
- (b) să nu fixeze stimulente financiare pentru aceste servicii în domeniile cheie de performanță ale capacității și mediului în conformitate cu articolul 15 din prezentul regulament;
- și, în ceea ce privește serviciile de navigație aeriană terminală,
- (c) să nu calculeze tarife de navigație aeriană terminală în conformitate cu articolul 12 din prezentul regulament;
- (d) să nu se fixeze rate unitare pentru serviciile de navigație aeriană terminală în conformitate cu articolul 17 din prezentul regulament.
- (2) În scopul de a determina dacă o parte sau toate serviciile lor de navigație aeriană terminală sau serviciile CNS, MET și AIS sunt supuse unor condiții de piață, statele membre efectuează o evaluare amănunțită în raport cu toate condițiile prevăzute în anexa I la prezentul regulament. Această evaluare include consultarea reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian.
- (3) Statele membre menționate la alineatul (1) prezintă Comisiei, cel mai târziu cu 19 luni înainte de începerea unei perioade de referință sau de data intrării în vigoare a deciziilor luate în conformitate cu alineatul (1), un raport detaliat cu privire la conținutul și rezultatele evaluării menționate la alineatul (2). Raportul este însoțit de probe, inclusiv de documentele de licitație dacă este cazul, de justificarea alegerii furnizorului de servicii, de o descriere a măsurilor impuse furnizorului de servicii selectat în vederea garantării faptului că serviciile de navigație aeriană terminală sau serviciile CNS, MET și AIS sunt furnizate în mod rentabil, precum și de rezultatele consultării cu reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian. Raportul prezintă întreaga motivație a concluziilor statului membru.
- (4) În cazul în care este de acord că s-au stabilit condițiile de piață în conformitate cu cerințele din anexa I, Comisia notifică statul membru în cauză în termen de patru luni de la primirea raportului. Această perioadă de patru luni este prelungită la șase luni de la primirea raportului, în cazul în care Comisia consideră că sunt necesare și alte probe pentru a se determina dacă au fost stabilite condițiile de piață.

Articolul 3

Servicii de navigație aeriană terminală și servicii CNS, MET și AIS supuse unor condiții de piață

(1) Fără a aduce atingere aplicării principiilor menționate la articolele 14 și 15 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 și sub rezerva evaluării menționate la alineatul (2), statele membre pot decide, înainte de începerea unei perioade de referință sau, în cazuri justificate, în cursul acesteia, că toate serviciile lor de navigație aeriană terminală sau serviciile CNS, MET și AIS ori unele dintre acestea sunt supuse unor condiții de piață. Într-un astfel de caz se aplică dispozițiile prezentului regulament, însă statele membre în cauză pot decide ca, în ceea ce privește aceste servicii:

- (a) să nu calculeze costuri determinate în conformitate cu articolul 7 din prezentul regulament;

În cazul în care constată că nu sunt stabilite condițiile de piață, în termen de șase luni de la primirea raportului și în conformitate cu procedura menționată la articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, Comisia decide că statul membru sau statele membre în cauză trebuie să aplice integral dispozițiile prezentului regulament. O astfel de decizie se ia după consultarea statului membru sau a statelor membre în cauză.

(5) Raportul statului membru și decizia Comisiei menționate la alineatul (4) sunt valabile pe durata perioadei de referință în cauză și sunt puse la dispoziția publicului, iar în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* se publică o trimitere la acestea.

Articolul 4

Principiile schemei comune de tarificare

- (1) Schema comună de tarificare este reglementată de principiile stabilite la articolul 15 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004.
- (2) Costurile determinate 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 determinate 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.
- (4) Alineatele (2) și (3) nu aduc atingere finanțării scutirilor anumitor utilizatori de servicii de navigație aeriană prin alte surse de finanțare în conformitate cu articolul 10.
- (5) Schema comună de tarificare asigură transparența și consultarea cu reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian în privința bazei de cost și cu privire la repartizarea costurilor între diferite servicii.
- (6) Veniturile obținute prin tarife de rută sau tarife de navigație aeriană terminală stabilite în conformitate cu articolele 11 și 12 din prezentul regulament nu pot fi utilizate pentru finanțarea activităților comerciale ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană.

Articolul 5

Crearea zonelor tarifare

- (1) Statele membre stabilesc, în spațiul aerian aflat în responsabilitatea lor, zone tarifare în care sunt furnizate servicii de navigație aeriană utilizatorilor spațiului aerian.
- (2) Zonele tarifare se definesc în mod compatibil cu operațiunile și serviciile de control al traficului aerian, după consultarea cu reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian.
- (3) O zonă tarifară de rută se întinde de la sol până la spațiul aerian superior inclusiv. În zonele terminale complexe, statele membre pot stabili o zonă specifică în cadrul unei zone tarifare.
- (4) Dacă zonele tarifare se întind pe spațiul aerian al mai multor state membre, statele membre în cauză asigură coerența și uniformitatea aplicării prezentului regulament în cazul respectivului spațiu aerian.

(5) O zonă tarifară terminală poate fi modificată în cursul unei perioade de referință. În acest caz, statele membre:

- (a) transmit Comisiei datele relevante referitoare la costuri și trafic, pentru a-i permite acestuia să reconstruiască serii coerente de date privind costurile și traficul care să reflecte situația înainte și după această modificare, precum și să își desfășoare sarcinile de monitorizare a performanței care îi revin în conformitate cu articolul 18 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013;
- (b) consultă reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian și raportează Comisiei observațiile acestora;
- (c) prezintă Comisiei o evaluare a impactului modificărilor asupra obiectivelor de rentabilitate și monitorizării performanțelor serviciilor de navigație aeriană terminală și indică modul de realizare a monitorizării performanțelor în restul perioadei de referință.

CAPITOLUL II

COSTURILE FURNIZĂRII DE SERVICII DE NAVIGAȚIE AERIANĂ

Articolul 6

Servicii, instalații și activități eligibile

(1) Furnizorii de servicii de navigație aeriană menționați la articolul 1 alineatele (2) și (4) stabilesc costurile suportate pentru prestarea de servicii de navigație aeriană în ceea ce privește instalațiile și serviciile prevăzute și aplicate în cadrul planului de navigație aeriană al OACI pentru regiunea Europa, în zonele tarifare aflate în responsabilitatea lor.

Aceste costuri includ cheltuielile generale administrative, pregătirea, studiile, testele și încercările, precum și cercetarea și dezvoltarea aferente acestor servicii.

(2) Statele membre pot stabili costurile următoare ca fiind costuri determinate, în conformitate cu articolul 15 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004, atunci când acestea sunt suportate ca urmare a furnizării 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, o parte din veniturile rezultate din tarife pot fi utilizate pentru a finanța proiecte comune pentru funcțiile legate de rețele care prezintă o importanță deosebită pentru îmbunătățirea performanței globale a managementului traficului aerian și a serviciilor de navigație aeriană. În astfel de cazuri, statele membre instituie practici contabile cuprinzătoare și transparente pentru a garanta că utilizatorii spațiului aerian nu sunt taxați de două ori. Costurile determinate care rezultă dintr-un proiect comun trebuie identificate clar în conformitate cu anexele II și VII.

(4) Investițiile în noi sisteme ATM și în restructurarea în profunzime a sistemelor ATM existente sunt eligibile în măsura în care sunt compatibile cu punerea în aplicare a Planului general european de management al traficului aerian, în special prin proiectele comune menționate la articolul 15a alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004.

Articolul 7

Calculul costurilor

(1) Costurile determinate și costurile reale includ costurile legate de serviciile, instalațiile și activitățile eligibile menționate la articolul 6 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 17 și 19 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013, costurile determinate se fixează înainte de începutul fiecărei perioade de referință din cadrul planului de performanță pentru fiecare an calendaristic din perioada de referință, atât în termeni reali, cât și nominali. Pentru fiecare an al perioadei de referință, diferența dintre costurile determinate exprimate în termeni nominali înainte de perioada de referință și costurile determinate ajustate pe baza diferenței dintre inflația reală, înregistrată de Comisie în indicele armonizat al prețurilor de consum publicat de Eurostat în luna aprilie a anului n , și inflația estimată, indicată în planul de performanță pentru anul premergător perioadei de referință și pentru fiecare an al perioadei de referință, se reportează în anul $n + 2$ pentru calculul ratei unitare.

Costurile determinate și costurile reale se stabilesc în moneda națională. Dacă pentru un bloc funcțional de spațiu aerian s-a stabilit o zonă comună de tarifare cu o rată unitară unică, statele membre în cauză asigură conversia costurilor naționale în euro sau în moneda națională a unuia dintre acestea, astfel încât să se asigure un calcul transparent al ratei unitare unice în scopul aplicării articolului 17 alineatul (1) al treilea paragraf din prezentul regulament. Statele membre respective notifică în consecință Comisia și Eurocontrol.

(2) Costurile menționate la alineatul (1) sunt defalcate în cheltuieli cu personalul, alte costuri de funcționare, costuri de amortizare, costul capitalului și costuri excepționale, inclusiv impozite și taxe vamale plătite și nerecuperabile, precum și toate celelalte costuri conexe.

Cheltuielile cu personalul includ remunerația brută, plățile pentru ore suplimentare, contribuția angajatorilor la sistemele de asigurări sociale, precum și cheltuielile cu pensiile și cu alte beneficii. Cheltuielile cu pensiile se pot calcula pe baza unor ipoteze prudente, conform guvernantei sistemului sau dreptului național aplicabil, după caz. Aceste ipoteze trebuie detaliate în planul de performanță.

Alte costuri de funcționare cuprind costurile suportate pentru achiziționarea bunurilor și serviciilor utilizate în scopul furnizării de servicii de navigație aeriană, în speță servicii externalizate, personal extern, materiale, energie, utilități, închirierea

clădirilor, echipamente și instalații, întreținere, costurile de asigurare și cheltuielile de călătorie. Atunci când un furnizor de servicii de trafic aerian achiziționează alte servicii de navigație aeriană, furnizorul serviciilor include cheltuielile reale cu aceste servicii în celelalte costuri de funcționare ale sale.

Costurile de amortizare se referă la totalitatea activelor imobilizate aflate în exploatare în scopul furnizării de servicii de navigație aeriană. Activele imobilizate se amortizează în conformitate cu durata lor de viață preconizată, utilizându-se metoda liniară aplicată costurilor activelor amortizate. Pentru calculul amortizării, se poate aplica fie contabilitatea în costuri istorice, fie contabilitatea în costuri curente. Metoda nu se modifică pe durata amortizării și trebuie să fie în concordanță cu costul capitalului aplicat (pentru contabilitatea în costuri istorice, costul nominal al capitalului, iar pentru contabilitatea în costuri curente, costul real al capitalului). Dacă se aplică metoda contabilității în costuri curente, se furnizează și valorile echivalente aferente contabilității în costuri istorice, pentru a face posibilă comparația și evaluarea.

Costul capitalului trebuie să fie egal cu produsul dintre:

- (a) suma valorii contabile nete medii a activelor imobilizate și a eventualelor ajustări la activele totale, stabilite de autoritatea națională de supervizare și utilizate de furnizorul de servicii de navigație aeriană, aflate în exploatare sau în construcție, și a valorii medii a activelor circulante nete, cu excepția conturilor purtătoare de dobândă, necesare pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană; și
- (b) media ponderată a ratei dobânzii debitoare și a rentabilității capitalului propriu. În ceea ce privește furnizorii de servicii de navigație aeriană fără capital propriu, media ponderată se calculează pe baza unei rate de rentabilitate aplicate diferenței dintre totalul activelor menționate la litera (a) și datorii.

Costurile excepționale constau în costuri nerecurente legate de furnizarea de servicii de navigație aeriană în cursul aceluiași an.

Orice ajustare dincolo de prevederile standardelor internaționale de contabilitate trebuie menționată în planul de performanță în vederea examinării de către Comisie, precum și în informațiile suplimentare care trebuie furnizate în conformitate cu anexa II.

(3) În scopul calculării costului capitalului, după cum se prevede la alineatul (2), factorii de ponderare se bazează pe proporția finanțării prin îndatorare sau prin capitaluri proprii. Rata dobânzii debitoare este egală cu rata medie ponderată a dobânzii aplicată datoriilor furnizorului de servicii de navigație aeriană. Rentabilitatea capitalului propriu este cea indicată în planul de performanță pentru perioada de raportare și se bazează pe riscul financiar real la care este expus furnizorul de servicii de navigație aeriană, evaluat înainte de perioada de referință.

Atunci când activele nu aparțin furnizorului de servicii de navigație aeriană, dar sunt incluse în calculul costului capitalului, statele membre se asigură că recuperarea costurilor acestor active nu are loc de două ori.

(4) Calculul costurilor reale poate include recuperarea costurilor de restructurare suportate de furnizorii de servicii de navigație aeriană în perioadele de referință premergătoare perioadei sau perioadelor de referință în care are loc recuperarea, sub rezerva existenței unor argumente economice care să demonstreze un beneficiu net pentru utilizatori în timp.

Autoritatea națională de supervizare prezintă Comisiei argumentele economice, un plan de recuperare a costurilor de restructurare și rezultatele unei consultări cu reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian pe tema argumentelor economice și a planului de recuperare a costurilor de restructurare.

În cazul în care constată că beneficiile nete estimate pentru utilizatori în timp sunt demonstrate, Comisia notifică în acest sens statul membru în cauză în termen de cinci luni de la primirea documentelor prezentate de autoritatea națională de supervizare.

În cazul în care constată că beneficiile nete estimate pentru utilizatori în timp nu sunt demonstrate, Comisia decide, în conformitate cu procedura menționată la articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, în termen de cinci luni de la primirea documentelor prezentate de autoritatea națională de supervizare, că nu se vor recupera costurile de restructurare suportate de furnizorii de servicii de navigație aeriană și informează statul membru în cauză în acest sens.

Statul membru în cauză relatează evoluția costurilor de restructurare și a beneficiilor nete pentru utilizatori în cadrul raportului său anual în temeiul articolului 18 alineatul (4) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013.

Articolul 8

Repartizarea costurilor

(1) Costurile serviciilor, instalațiilor și activităților eligibile în sensul articolului 6 se repartizează în mod transparent între zonele tarifare în raport cu care sunt suportate efectiv.

Atunci când costurile vizează mai multe zone tarifare, ele se repartizează în mod proporțional, pe baza unei metodologii transparente, în conformitate cu articolul 9.

(2) Costul serviciilor terminale se referă la următoarele servicii:

- (a) serviciile de control de aerodrom, serviciile de informare a zborurilor, inclusiv serviciile consultative de trafic aerian și serviciile de alarmare;
- (b) serviciile de trafic aerian legate de apropierea și plecarea aeronavelor în limitele unei anumite distanțe față de un aeroport pe baza cerințelor operaționale;
- (c) o repartizare adecvată a tuturor celorlalte componente ale serviciilor de navigație aeriană, reflectând o distribuție proporțională între serviciile de rută și cele terminale.

În scopul alineatului (2) literele (b) și (c), înainte de începerea fiecărei perioade de referință, statele membre definesc criteriile utilizate pentru repartizarea costurilor între serviciile de navigație aeriană terminală și serviciile de rută pentru fiecare aeroport în parte și informează Comisia în consecință.

(3) Costul serviciilor de rută se referă la costurile menționate la alineatul (1), cu excluderea costurilor menționate la alineatul (2).

(4) Dacă se acordă scutiri pentru zborurile VFR în conformitate cu articolul 10, furnizorul de servicii de navigație aeriană identifică costurile serviciilor de navigație aeriană furnizate zborurilor VFR separat de costurile serviciilor furnizate zborurilor IFR. Aceste costuri pot fi stabilite printr-o metodologie de calcul al costului marginal, ținând seama de beneficiile pentru zborurile IFR care rezultă din serviciile prestate pentru zborurile VFR.

Articolul 9

Transparența costurilor și a mecanismului de tarifare

(1) Cel târziu cu șapte luni înainte de începerea fiecărei perioade de referință, statele membre invită în mod coordonat reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian la o consultare cu privire la costurile determinate, investițiile planificate, previziunile în materie de unități de servicii, politica de tarifare și ratele unitare rezultate. Ele sunt asistate de furnizorii de servicii de navigație aeriană. Statele membre își stabilesc în mod transparent costurile la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian în conformitate cu articolul 6 și pun ratele lor unitare la dispoziția reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian, a Comisiei și, după caz, a Eurocontrol.

În timpul perioadei de referință, statele membre invită anual și în mod coordonat reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian la o consultare referitoare la orice abatere de la previziuni, în special în ceea ce privește:

- (a) traficul și costurile reale în raport cu traficul prevăzut și cu costurile determinate;
- (b) implementarea mecanismului de împărțire a riscurilor de trafic prevăzut la articolul 13;
- (c) implementarea mecanismului de împărțire a costurilor prevăzut la articolul 14;
- (d) sistemele de stimulare prevăzute la articolul 15;
- (e) modularea tarifelor prevăzută la articolul 16.

Consultarea poate fi organizată la nivel regional. Reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian își păstrează dreptul de a solicita organizarea unor consultări suplimentare. Utilizatorii trebuie de asemenea consultați în mod sistematic, ca urmare a activării unui mecanism de alertare, după cum se prevede la articolele 17 și 19 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013, care generează o revizuire a costului sau costurilor unitare determinate.

(2) Informațiile menționate la alineatul (1) se prezintă pe baza tabelelor de raportare și a normelor detaliate prevăzute în anexele II, VI și VII. Dacă se constată, în conformitate cu articolul 3, că serviciile de navigație aeriană terminală sau serviciile CNS, MET și AIS sunt supuse unor condiții de piață, informațiile menționate la alineatul (1) se prezintă pe baza tabelelor de raportare și a normelor detaliate prevăzute în anexa III. Documentația relevantă se pune la dispoziția reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian, a Comisiei, a Eurocontrol și a autorităților naționale de supervizare cu trei săptămâni înainte de reuniunea de consultare. În cazul consultării anuale menționate la alineatul (1) al doilea paragraf, documentația relevantă se pune la dispoziția reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian, a Comisiei, a Eurocontrol și a autorităților naționale de supervizare în fiecare an, până cel târziu la data de 1 iunie.

(3) Pentru a permite raportarea cu privire la obținerea performanței în conformitate cu articolul 18 alineatul (4) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013, statele membre pun la dispoziția Comisiei și a Eurocontrol, până la data de 1 iunie a fiecărui an, costurile reale suportate în cursul anului precedent și diferența dintre costurile reale și costurile determinate incluse în planul de performanță, pe baza tabelelor de raportare și a normelor detaliate prevăzute în anexele II, VI și VII. Statele membre care au decis că serviciile de navigație aeriană terminală sau serviciile CNS, MET și AIS sunt supuse unor condiții de piață în conformitate cu articolul 3 trebuie să furnizeze aceste informații pe baza tabelelor de raportare și a normelor detaliate prevăzute în anexa III.

CAPITOLUL III

FINANȚAREA FURNIZĂRII DE SERVICII DE NAVIGAȚIE AERIANĂ PRIN TARIFE DE NAVIGAȚIE AERIANĂ

Articolul 10

Scutiri de tarife de navigație aeriană

- (1) Statele membre scutesc de tarifele de rută:
- (a) zborurile efectuate de aeronave cu o masă maximă la decolare autorizată mai mică de două tone metrice;
 - (b) zborurile mixte VFR/IFR în zonele tarifare în care acestea sunt efectuate exclusiv în condiții VFR și în care nu se percepe un tarif pentru zborurile VFR;
 - (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 justificată prin indicarea în planul de zbor a statutului sau a observației corespunzătoare;
 - (d) zborurile de căutare și salvare autorizate de organismul competent adecvat.
- (2) Statele membre pot scuti de tarifele de rută:
- (a) zborurile militare efectuate de aeronave militare ale oricărei țări;

- (b) zborurile de pregătire efectuate exclusiv în scopul obținerii unei licențe sau a unei calificări în cazul echipajului de zbor din cabina de pilotaj, atunci când scutirea este justificată printr-o observație corespunzătoare în planul de zbor; zborurile trebuie să fie efectuate exclusiv în spațiul aerian al statului membru în cauză și să nu servească la transportul de pasageri și/sau de mărfuri și nici la poziționarea sau transportul aeronavei;
 - (c) zborurile efectuate exclusiv în scopul verificării sau testării echipamentelor utilizate sau destinate utilizării ca mijloace de asistență de la sol pentru navigația aeriană, excluzând zborurile de poziționare efectuate de aeronavele respective;
 - (d) zborurile care se încheie pe aeroportul de unde a decolat aeronava și în timpul cărora nu s-a efectuat nicio aterizare intermediară;
 - (e) zborurile VFR;
 - (f) zborurile umanitare autorizate de organismul competent adecvat;
 - (g) zborurile efectuate de organele vamale și de poliție.
- (3) Statele membre pot scuti de tarifele de navigație aeriană terminală zborurile menționate la alineatele (1) și (2).

(4) Costurile suportate pentru zborurile care beneficiază de scutire se compun din:

- (a) costurile zborurilor VFR scutite, identificate la articolul 8 alineatul (4); și
 - (b) costurile zborurilor IFR scutite, care se calculează ca fiind produsul dintre costurile suportate pentru zborurile IFR și raportul dintre numărul de unități de servicii scutite din numărul total de unități de servicii, acest număr total cuprinzând unitățile de servicii aferente zborurilor IFR, precum și unitățile de servicii aferente zborurilor VFR, în cazul în care acestea nu sunt scutite. Costurile suportate pentru zborurile IFR sunt egale cu costurile totale din care se scad costurile zborurilor VFR.
- (5) Statele membre se asigură că furnizorii de servicii de navigație aeriană sunt rambursați pentru serviciile pe care le-au furnizat zborurilor scutite.

Articolul 11

Calcularea tarifelor de rută

- (1) Fără a aduce atingere posibilității prevăzute la articolul 4 alineatul (2) de a finanța serviciile de navigație aeriană de rută din alte venituri, tariful de rută pentru un zbor dat într-o zonă tarifară de rută dată este egal cu produsul dintre rata unitară stabilită pentru respectiva zonă tarifară de rută și unitățile de servicii de rută pentru respectivul zbor.
- (2) Rata unitară și unitățile de servicii de rută se calculează în conformitate cu anexa IV.

Articolul 12

Calcularea tarifelor de navigație aeriană terminală

(1) Fără a aduce atingere posibilității prevăzute la articolul 4 alineatul (3) de a finanța serviciile de navigație aeriană terminală din alte venituri, tariful de navigație aeriană terminală pentru un zbor dat într-o zonă tarifară de navigație aeriană terminală dată este egal cu produsul dintre rata unitară stabilită pentru respectiva 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 drept 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.

Articolul 13

Împărțirea riscurilor de trafic

(1) Se aplică un mecanism de împărțire a riscurilor de trafic în conformitate cu principiile menționate la articolul 12 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013.

(2) Următoarele costuri nu sunt supuse împărțirii riscurilor de trafic și determină o majorare sau o reducere a costurilor determinate în anul sau anii ulteriori, indiferent de evoluția traficului:

- (a) costurile determinate stabilite în conformitate cu articolul 6 alineatul (2), cu excepția acordurilor referitoare la furnizarea de servicii de trafic aerian transfrontaliere;
- (b) costurile determinate pentru servicii meteorologice;
- (c) ajustarea din cauza diferențelor dintre inflația prevăzută și inflația reală, menționate la articolul 7 alineatul (1);
- (d) recuperarea costurilor de restructurare, dacă este autorizată în conformitate cu articolul 7 alineatul (4);
- (e) reportarea în urma implementării mecanismului de împărțire a riscurilor de trafic;
- (f) reporturile autorizate din perioada de referință precedentă rezultate în urma implementării mecanismului de împărțire a costurilor menționat la articolul 14;
- (g) primele sau penalizările care decurg din sistemele de stimulare financiară menționate la articolul 15;
- (h) surplusurile sau deficiturile înregistrate la recuperare care pot rezulta din modularea tarifelor de navigație aeriană în conformitate cu articolul 16;
- (i) surplusurile sau deficiturile înregistrate la recuperare care rezultă din variațiile de trafic;

(j) pentru a doua perioadă de referință, surplusurile sau deficiturile înregistrate la recuperare de către statele membre până în anul 2011, inclusiv, în ceea ce privește serviciile de navigație aeriană de rută și până în anul 2014, inclusiv, în ceea ce privește serviciile de navigație aeriană terminală.

În plus, statele membre pot exclude de la împărțirea riscurilor de trafic costurile determinate ale furnizorilor 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 „n” dat, numărul real al unităților de servicii nu variază, în plus sau în minus, cu peste 2 % față de previziunile din planul de performanță pentru respectivul an „n”, veniturile suplimentare sau pierderile de venit ale furnizorului de servicii de navigație aeriană legate de costurile determinate nu se raportează.

(4) Dacă, într-un an „n” dat, numărul real al unităților de servicii este mai mare cu peste 2 % față de previziunile din planul de performanță pentru respectivul an „n”, un minim de 70 % din veniturile suplimentare obținute de furnizorul sau furnizorii de servicii de navigație aeriană respectivi peste procentul de 2 % din diferența dintre numărul real de unități de servicii și previziunile în materie de costuri determinate din planul de performanță are ca rezultat o reducere corespunzătoare a costurilor determinate pentru anul „n + 2”.

Dacă, într-un an „n” dat, numărul real al unităților de servicii este mai mic cu peste 2 % față de previziunile din planul de performanță pentru respectivul an „n”, un maxim de 70 % din pierderile de venit suportate de furnizorul sau furnizorii de servicii de navigație aeriană respectivi peste procentul de 2 % din diferența dintre numărul real de unități de servicii și previziunile în materie de costuri determinate din planul de performanță are ca rezultat o majorare corespunzătoare a costurilor determinate începând, cel mai devreme, cu anul „n + 2”.

(5) Dacă, într-un an „n” dat, numărul real al unităților de servicii este mai mic de 90 % din previziunile din planul de performanță pentru respectivul an „n”, valoarea totală a pierderilor de venit suportate de furnizorul sau furnizorii de servicii de navigație aeriană respectivi peste procentul de 10 % din diferența dintre numărul real de unități de servicii și previziunile în materie de costuri determinate din planul de performanță are ca rezultat o majorare corespunzătoare a costurilor determinate începând, cel mai devreme, cu anul „n + 2”.

Dacă, într-un an „n” dat, numărul real al unităților de servicii este mai mare de 110 % față de previziunile din planul de performanță pentru respectivul an „n”, valoarea totală a veniturilor suplimentare obținute de furnizorul sau furnizorii de servicii de navigație aeriană respectivi peste procentul de 10 % din diferența dintre numărul real de unități de servicii și previziunile în materie de costuri determinate din planul de performanță are ca rezultat o reducere corespunzătoare a costurilor determinate pentru anul „n + 2”.

(6) În cazul serviciilor de navigație aeriană terminală, statele membre pot decide, pentru aeroporturile cu mai puțin de 225 000 de mișcări de transport aerian IFR pe an, să nu aplice dispozițiile de la alineatele (3), (4) și (5) de mai sus. Statele membre informează Comisia cu privire la această decizie în termen de două luni de la publicarea prezentului regulament.

Articolul 14

Împărțirea costurilor

(1) Se aplică un mecanism de împărțire a costurilor după următoarele principii:

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

(b) dacă, pe parcursul întregii perioade de referință, costurile reale sunt mai mari decât costurile determinate stabilite la începutul perioadei de referință, diferența care rezultă este suportată de furnizorul de servicii de navigație aeriană, de statul membru sau de entitatea calificată în cauză.

(2) Costuri scutite de la aplicarea alineatului (1) literele (a) și (b):

(a) dispozițiile privind împărțirea costurilor de la alineatul (1) literele (a) și (b) nu se aplică diferenței dintre costurile determinate și costurile reale în ceea ce privește elementele de cost pentru care furnizorul de servicii de navigație aeriană, statele membre sau entitățile calificate în cauză au luat măsuri de gestionare suficiente și identificabile, dar despre care se poate considera că se află în afara controlului lor ca urmare a:

(i) unor modificări neprevăzute ale legii naționale a pensiilor, ale dreptului contabil în materie de pensii sau ale costurilor cu pensiile determinate de condiții neprevăzute de pe piața financiară;

(ii) unor modificări semnificative ale ratelor dobânzilor la împrumuturile pentru finanțarea costurilor rezultate din furnizarea de servicii de navigație aeriană;

(iii) unor elemente de cost noi și neprevăzute, neincluse în planul de performanță, dar cerute prin lege;

(iv) unor modificări neprevăzute ale dreptului fiscal național;

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

(b) fără a aduce atingere articolului 7 alineatul (1) al treilea paragraf, fiecare element de cost inclus la alineatul (2) litera (a) trebuie determinat de autoritatea națională de supervizare, iar planul de performanță trebuie să precizeze, pentru fiecare element de cost în raport cu perioada de referință precedentă:

(i) o descriere completă a elementului de cost;

(ii) costul atribuit respectivului element în planul de performanță;

(iii) motivul pentru care elementul de cost este considerat eligibil în temeiul alineatului (2) litera (a), și nu al alineatului (1) literele (a) și (b);

(iv) evenimentele exterioare sau circumstanțele aflate în afara controlului autorităților naționale de supervizare, al furnizorilor de servicii de navigație aeriană sau al entității calificate în cauză și care au declanșat o variație între costurile reale și costurile determinate în ceea ce privește respectivul element de cost;

(v) acțiunile întreprinse pentru a gestiona riscul de cost asociat respectivului element.

(c) diferențele dintre costurile reale și costurile determinate în ceea ce privește aceste elemente trebuie identificate și explicate în conformitate cu anexa VII punctul 2;

(d) dacă, pe parcursul întregii perioade de referință, ca urmare a retragerii costurilor din domeniul de aplicare al alineatului (2) litera (a), costurile reale sunt mai mici decât costurile determinate stabilite la începutul perioadei de referință, diferența rezultată se rambursează utilizatorilor spațiului aerian prin reportarea la perioada sau perioadele de referință următoare;

(e) dacă, pe parcursul întregii perioade de referință, ca urmare a includerii costurilor în domeniul de aplicare al alineatului (2) litera (a), costurile reale sunt mai mari decât costurile determinate stabilite la începutul perioadei de referință, diferența rezultată le revine utilizatorilor spațiului aerian prin reportarea la perioada sau perioadele de referință următoare;

(f) autoritatea națională de supervizare în cauză demonstrează în fiecare an că diferența dintre costurile reale și costurile determinate este efectiv rezultatul unor evenimente sau circumstanțe pertinente prevăzute la alineatul (2) litera (a) și precizate în conformitate cu dispozițiile de la alineatul (2) litera (b). Această autoritate verifică și dacă diferența de costuri care urmează să le revină utilizatorilor este identificată și clasificată în mod specific. Ea informează utilizatorii spațiului aerian și raportează Comisiei cu privire la rezultatul evaluării sale în fiecare an. Dacă, în termen de șase luni de la primirea raportului anual de evaluare al autorității naționale de supervizare în cauză, constată că respectivul raport nu demonstrează că diferența dintre costurile reale și costurile determinate este efectiv rezultatul unor evenimente sau circumstanțe pertinente prevăzute la alineatul (2) litera (a) și precizate în conformitate cu dispozițiile de la alineatul (2) litera (b), Comisia decide, în conformitate cu procedura menționată la articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, că statul membru sau statele membre în cauză nu au dreptul să aplice dispozițiile alineatului (2) în ceea ce privește diferența dintre costurile reale și costurile determinate, fie parțial, fie în întregime, în funcție de constatările sale;

- (g) sumele raportate trebuie indicate pentru fiecare factor și descrise în informațiile suplimentare furnizate în conformitate cu anexa VI.

Articolul 15

Sisteme de stimulare pentru furnizorii de servicii de navigație aeriană

(1) Statele membre adoptă stimulente financiare pentru furnizorii lor de servicii de navigație aeriană în domeniul cheie de performanță al capacității și pot adopta astfel de stimulente financiare în domeniul cheie de performanță al mediului în conformitate cu articolul 12 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013. Aceste stimulente constau în prime pentru depășirea nivelurilor de performanță vizate și penalizări pentru neatingerea acestora și se adaugă la costurile determinate adoptate sau se scad din acestea în funcție de nivelul de performanță atins.

Sistemele de stimulare financiară de acest tip trebuie să respecte următoarele principii:

- (a) rata unitară a anului „n + 2” se ajustează, în funcție de nivelul real de performanță al furnizorului de servicii de navigație aeriană în anul „n” față de obiectivul respectiv, pentru a prevedea prime pentru depășirea acestuia sau penalizări pentru neatingerea lui;
- (b) nivelul aplicabil al primelor și penalizărilor trebuie să fie proporțional cu obiectivele care trebuie atinse și cu nivelul de performanță obținut. Nu există prime pentru performanțele care se situează la un nivel egal sau inferior celui prevăzut în obiectivele de performanță;
- (c) nivelul aplicabil al primelor și penalizărilor trebuie să fie egal;
- (d) valoarea maximă a primelor agregate și valoarea maximă a penalizărilor agregate nu trebuie să depășească 1 % din veniturile din servicii de navigație aeriană în anul „n”;
- (e) nivelurile de variație a performanței și nivelul aplicabil al primelor și penalizărilor se stabilesc în urma consultării menționate la articolul 9 și se fixează prin intermediul planului de performanță;
- (f) în cazul obiectivelor la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, primele și penalizările se aplică furnizorilor de servicii de navigație aeriană în cauză;
- (g) pentru domeniul cheie de performanță al capacității, nivelurile țintă de performanță pot fi adaptate pentru a viza numai cauzele de întârziere legate de capacitatea ATC, rutarea ATC, personalul ATC, echipamentele ATC, managementul spațiului aerian și evenimente speciale cu codurile C, R, S, T, M și P din manual de utilizare ATFCM.

(2) Autoritățile naționale de supervizare monitorizează implementarea corespunzătoare a acestor sisteme de stimulare de către furnizorii de servicii de navigație aeriană.

Articolul 16

Modularea tarifelor de navigație aeriană

(1) După ce oferă posibilitatea unei consultări prevăzută la articolul 9, statele membre pot, la nivel național sau la nivel de bloc funcțional de spațiu aerian și în mod nediscriminatoriu și transparent, să moduleze tarifele de navigație aeriană suportate de utilizatorii spațiului aerian astfel încât să reflecte eforturile făcute de aceștia în special pentru:

- (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 modularea tarifelor în funcție de gradul de aglomerație a rețelei într-o anumită zonă sau pe o anumită rută la anumite ore.

Modularea tarifelor nu trebuie să producă nicio modificare globală a veniturilor furnizorului de servicii de navigație aeriană. Surplusurile sau deficiturile înregistrate la recuperare se reportează către următoarea perioadă.

(2) Tarifele de navigație aeriană pot fi modulate, în mod nediscriminatoriu și transparent, și în scopul de a accelera implementarea capacităților SESAR ATM. În particular, modularea poate urmări să ofere stimulente pentru dotarea aeronavelor cu sistemele incluse în proiectele comune menționate la articolul 15a alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004.

(3) Modularea tarifelor de navigație aeriană înseamnă o variație a tarifului de rută și/sau a tarifului de navigație aeriană terminală calculat(e) pe baza dispozițiilor de la articolele 11 și 12.

(4) Autoritățile naționale de supervizare monitorizează aplicarea corespunzătoare a modulării tarifelor de navigație aeriană de către furnizorii de servicii de navigație aeriană.

Articolul 17

Stabilirea ratelor unitare pentru zonele tarifare

(1) Statele membre se asigură că se stabilesc anual rate unitare pentru fiecare zonă tarifară. Fără a aduce atingere alineatului (2), ratele unitare nu se modifică în cursul unui an.

Ratele unitare se stabilesc aplicând următoarea procedură:

- (a) pentru fiecare an al perioadei de referință, ratele unitare pentru anul „n” se calculează până la data de 1 noiembrie a anului „n - 1” pe baza costurilor unitare determinate cuprinse în planul de performanță și a adaptărilor prevăzute la punctul 2.2 din anexa IV și din anexa V la prezentul regulament;
- (b) ratele unitare pentru anul „n” trebuie prezentate Comisiei de către statele membre până la data de 1 iunie a anului „n - 1” conform cerințelor de la articolul 9 alineatele (1) și (2);

- (c) comisia evaluează aceste rate unitare în raport cu dispozițiile prezentului regulament și ale Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013;
- (d) în cazul în care constată că ratele unitare respectă dispozițiile prezentului regulament și ale Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013, Comisia informează în consecință statul membru în cauză în termen de patru luni de la prezentarea ratelor unitare;
- (e) în cazul în care constată că ratele unitare nu respectă dispozițiile prezentului regulament și ale Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013, în termen de patru luni de la prezentarea ratelor unitare, Comisia informează în consecință statul membru în cauză, care trebuie să prezinte Comisiei rate unitare revizuite în termen de o lună;
- (f) statele membre informează Comisia și Eurocontrol, dacă este cazul, în legătură cu ratele unitare pentru fiecare zonă tarifară cel târziu până la data de 1 noiembrie a anului „n - 1”.

Ratele unitare se stabilesc în monedă națională. Dacă statele membre care fac parte dintr-un bloc funcțional de spațiu aerian decid să instituie o zonă comună de tarifare cu o rată unitară unică, respectiva rată unitară unică se stabilește în euro sau în moneda națională a unuia dintre statele membre în cauză. Statele membre în cauză înștiințează Comisia și Eurocontrol cu privire la moneda aplicabilă.

(2) Dacă planurile de performanță sunt adoptate după data de 1 noiembrie a anului premergător celui în care începe perioada de referință sau sunt revizuite în conformitate cu articolele 17 și 19 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013, ratele unitare se recalculează, dacă este necesar, pe baza planului final adoptat sau a măsurilor corective aplicabile. În acest scop și în conformitate cu articolul 16 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013, statele membre calculează și aplică rata lor unitară în conformitate cu planul de performanță adoptat, cât mai devreme posibil în cursul primului an al perioadei de referință sau al primului an de aplicare a planurilor și obiectivelor de performanță revizuite. Diferența de venituri determinată de aplicarea temporară a ratei unitare inițiale se raportează la calculul ratei unitare a anului următor. Pentru primul an al perioadei de referință sau primul an de aplicare a planurilor și obiectivelor de performanță revizuite, mecanismul de împărțire a riscurilor de trafic menționat la articolul 13 se aplică pe baza costurilor determinate și a unităților de servicii cuprinse în planul de performanță final adoptat, precum și a numărului real de unități de servicii pentru anul respectiv.

Articolul 18

Perceperea tarifelor

(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 pentru costurile de facturare și de percepere. Statele membre se asigură că sumele percepute în numele lor sunt utilizate pentru finanțarea costurilor determinate în conformitate cu dispozițiile prezentului regulament.

(2) Utilizatorii serviciilor de navigație aeriană plătesc prompt și integral toate tarifele de navigație aeriană.

(3) Statele membre se asigură că se aplică măsuri de executare eficiente. Aceste măsuri pot include refuzarea serviciilor, reținerea aeronavelor sau alte măsuri de executare, în conformitate cu legislația aplicabilă.

CAPITOLUL IV

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 19

Contestații

Statele membre se asigură că deciziile luate în temeiul prezentului regulament sunt explicate în mod corespunzător și fac obiectul unei proceduri eficiente de revizuire și/sau de contestare.

Articolul 20

Facilitarea procesului de monitorizare a conformității

Furnizorii de servicii de navigație aeriană facilitează inspecțiile și controalele, inclusiv vizitele la fața locului, efectuate de autoritățile naționale de supervizare responsabile sau de o entitate calificată care acționează în numele respectivelor autorități de supervizare. Persoanele autorizate sunt abilitate:

- să examineze documentele contabile, registrele, inventarele și orice alt document relevant pentru stabilirea tarifelor de navigație aeriană;
- să facă copii după documentele respective sau să ia extrase din ele;
- să solicite explicații verbale la fața locului;
- să aibă acces la incintele, terenurile și vehiculele relevante.

Aceste inspecții și controale se efectuează cu respectarea procedurilor aflate în vigoare în statul membru în care sunt efectuate.

Articolul 21

Revizuire

Revizuirea de către Comisie a sistemului de performanță, menționată la articolul 24 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013, include mecanismul de împărțire a riscurilor de trafic prevăzut la articolul 13, mecanismul de împărțire a costurilor prevăzut la articolul 14, sistemele de stimulare stabilite în temeiul articolului 15, modularea tarifelor în temeiul articolului 16, precum și impactul și eficacitatea acestora în atingerea obiectivelor de performanță stabilite.

Articolul 22

Intrare în vigoare și aplicare

(1) Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

(2) Prezentul regulament se aplică începând din a doua perioadă de referință, așa cum este definită la articolul 8 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013, și în această perioadă. În ceea ce privește aplicarea sistemului de performanță, pentru a permite adoptarea obiectivelor la nivelul Uniunii prevăzute la articolul 10 alineatul (2) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 înainte de începerea celei de a doua perioade de referință, precum și pregătirea și adoptarea planurilor de performanță în conformitate cu dispozițiile Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013, articolul 1 alineatul (5), articolul 3, articolul 7 alineatul (4), articolul 9, articolul 14 alineatul (2) literele (b)-(f) și articolul 17, precum și anexele la prezentul regulament se aplică de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

Articolul 23

Abrogarea Regulamentului (CE) nr. 1794/2006 al Comisiei

Regulamentul (CE) nr. 1794/2006 al Comisiei din 6 decembrie 2006 de stabilire a unei scheme comune de tarifyare pentru serviciile de navigație aeriană se abrogă cu efect de la 1 ianuarie 2015.

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

Adoptat la Bruxelles, 3 mai 2013.

Pentru Comisie
Președintele
José Manuel BARROSO

ANEXA I

EVALUAREA EXISTENȚEI CONDIȚIILOR DE PIAȚĂ PENTRU PRESTAREA DE SERVICII DE NAVIGAȚIE AERIANĂ TERMINALĂ ȘI/SAU SERVICII CNS, MET ȘI AIS ÎN CONFORMITATE CU ARTICOLUL 3

Condițiile care trebuie evaluate pentru a stabili dacă serviciile de navigație aeriană terminală și/sau serviciile CNS, MET și AIS sunt furnizate în condiții de piață sunt următoarele:

1. măsura în care furnizorii de servicii pot oferi sau retrage în mod liber furnizarea acestor servicii:
 - (a) existența sau inexistența unor bariere juridice sau economice semnificative care ar împiedica un furnizor de servicii să ofere sau să retragă furnizarea acestor servicii;
 - (b) durata contractului; și
 - (c) existența unei proceduri care să permită transferul activelor și al personalului de la un furnizor de servicii de navigație aeriană la altul;
 2. măsura în care există libertatea de a alege furnizorul de servicii, inclusiv, în cazul aeroporturilor, opțiunea de prestare către sine:
 - (a) existența sau inexistența unor bariere juridice, contractuale sau practice care să împiedice schimbarea furnizorului de servicii sau, în cazul serviciilor de navigație aeriană terminală, trecerea la prestarea către sine a serviciilor de navigație aeriană de către aeroporturi;
 - (b) rolul reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian în alegerea furnizorului de servicii;
 3. măsura în care se poate alege dintr-o serie de furnizori de servicii:
 - (a) existența unei proceduri de licitație publică (nu se aplică în cazul prestării către sine);
 - (b) dacă este cazul, dovada că și alți furnizori de servicii participă la procedura de licitație și au furnizat servicii în trecut, inclusiv opțiunea de prestare către sine pentru aeroport;
 4. pentru serviciile de navigație aeriană terminală, măsura în care aeroporturile sunt supuse presiunilor comerciale în privința costurilor sau reglementării bazate pe stimulente:
 - (a) existența sau inexistența unei concurențe active între aeroporturi pentru atragerea companiilor aeriene;
 - (b) măsura în care aeroporturile suportă tariful serviciilor de navigație aeriană;
 - (c) măsura în care aeroporturile funcționează într-un mediu concurențial sau în funcție de stimulente economice destinate să mențină tarifele la un nivel scăzut sau să stimuleze în alt mod reducerea costurilor;
 5. dacă furnizorul de servicii de navigație aeriană terminală sau de servicii CNS, MET și AIS furnizează și servicii de navigație aeriană de rută, aceste activități fac obiectul unei contabilități și raportări separate;
 6. pentru serviciile de navigație aeriană terminală, evaluarea prevăzută în prezenta anexă se efectuează la fiecare aeroport în parte, dacă este cazul.
-

ANEXA II

TRANSPARENȚA COSTURILOR ȘI A COSTURILOR UNITARE

1. TABEL DE RAPORTARE

Statele membre și furnizorii de servicii de navigație aeriană trebuie să completeze tabelul de raportare din prezenta anexă pentru fiecare zonă tarifară aflată în responsabilitatea lor și pentru fiecare an al perioadei de referință. Statele membre trebuie să prezinte și un tabel de raportare consolidat pentru fiecare zonă tarifară aflată în responsabilitatea lor.

Tabelul consolidat trebuie completat pentru fiecare aeroport care face obiectul dispozițiilor prezentului regulament. Pentru aeroporturile cu o medie anuală, calculată pe ultimii trei ani, de mai puțin de 70 000 de mișcări de transport aerian IFR, costurile pot fi prezentate sub formă consolidată.

Dacă o zonă tarifară se întinde pe spațiul aerian al mai multor state membre, acestea completează tabelul împreună, în conformitate cu dispozițiile menționate la articolul 5 alineatul (4).

Costurile reale se stabilesc pe baza conturilor finale, care au fost supuse auditului. Costurile se stabilesc în conformitate cu planul de afaceri prevăzut de certificat și sunt comunicate în moneda în care sunt stabilite conform articolului 7 alineatul (1) al patrulea paragraf.

Numărul real de unități de servicii se stabilește pe baza cifrelor furnizate de entitatea care facturează și percepe tarifele. Orice diferență față de aceste cifre trebuie justificată în mod corespunzător în informațiile suplimentare.

Pentru a facilita definirea de către Comisie a unor obiective de performanță la nivelul Uniunii și fără a aduce atingere planurilor de performanță care urmează să fie adoptate, statele membre și furnizorii de servicii de navigație aeriană trebuie să introducă într-un tabel de raportare previziunile inițiale, cu nouăsprezece luni înainte de începerea perioadei de referință.

Tabelul 1 - Costuri totale și costuri unitare

Numele zonei tarifare						Perioada de referință: n - n+4				
Monedă										
Monedă										
Costuri determinate (plan de performanță)						Costuri reale				
Detalii costuri	n	n+1	n+2	n+3	n+4	n	n+1	n+2	n+3	n+4
1. Detalii per tip (în termeni nominali)										
1.1 Personal										
1.2 Alte costuri de funcționare ⁽¹⁾										
1.3 Amortizare										
1.4 Costul capitalului										
1.5 Costuri excepționale										
1.6 Costuri totale										
Total % n/n-1										
Personal % n/n-1										
Alte funcț. % n/n-1										
2. Detalii per serviciu (în termeni nominali)										
2.1 Management trafic aerian										
2.2 Comunicații ⁽²⁾										
2.3 Navigație ⁽²⁾										
2.4 Supraveghere ⁽²⁾										
2.5 Căutare și salvare										
2.6 Informare aeronautică ⁽²⁾										
2.7 Servicii meteorologice ⁽²⁾										
2.8 Costuri de supraveghere										
2.9 Alte costuri ale statului ⁽¹⁾										
2.10 Costuri totale										
Total % n/n-1										
ATM % n/n-1										
CNS % n/n-1										
3. Informații complementare (în termeni nominali)										
Bază active medie										
3.1 Valoare contabilă netă active imobilizate										
3.2 Ajustări active totale										
3.3 Active circulante nete										
3.4 Total bază active										
Costul capitalului %										
3.5 Costul capitalului înainte de impozitare										
3.6 Rentabilitatea capitalului propriu										
3.7 Rata medie a dobânzii debitoare										
Costul proiectelor comune										
3.8 Costuri totale proiecte comune										

Costuri scutite de la împărțirea costurilor [articolul 14 alineatul (2) litera (b)]

3.9 Costuri totale scutite de la împărțirea costurilor										
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

4. Costuri totale după deducerea costurilor serviciilor pentru zborurile scutite (în termeni nominali)

4.1 Costuri pentru zborurile VFR scutite										
4.2 Total costuri determinate/reale										

5. KPI rentabilitate - Cost unitar determinat/real (în termeni reali)

5.1 Inflație % ⁽³⁾										
5.2 Indice prețuri ⁽⁴⁾										
5.3 Costuri totale termeni reali ⁽⁵⁾										
Total % n/n-1										
5.4 Total unități servicii										
Total % n/n-1										
5.5 Cost unitar										
Total % n/n-1										

Costuri și elemente ale bazei de active în '000 - Unități de servicii în '000

⁽¹⁾ Inclusiv costurile EUROCONTROL (a se vedea detaliile din tabelul 3).

⁽²⁾ A se lăsa liber atunci când serviciile sunt furnizate în temeiul articolului 3

⁽³⁾ Inflația reală/estimată folosită pentru stabilirea costurilor determinate în termeni nominali – inflația reală/estimată revizuită

⁽⁴⁾ Indice prețuri estimat - baza 100 în anul n-3 inflație n-2: inflație n-1:

Indice prețuri real - baza 100 în anul n-3 inflație n-2: inflație n-1:

⁽⁵⁾ Costuri determinate (plan de performanță) în termeni reali – costuri reale/prevăzute revizuite la prețurile n-3

2. INFORMAȚII SUPLIMENTARE

În plus, statele membre și furnizorii de servicii de navigație aeriană trebuie să prezinte cel puțin următoarele informații:

- (a) descrierea metodologiei utilizate pentru repartizarea costurilor instalațiilor sau serviciilor între diferitele 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), și o descriere a metodologiei utilizate pentru repartizarea acestor costuri între diferitele zone tarifare;
- (b) descrierea metodologiei și a ipotezelor utilizate pentru a stabili costurile serviciilor de navigație aeriană furnizate zborurilor VFR, atunci când se acordă scutiri pentru zborurile VFR în conformitate cu articolul 10;
- (c) în conformitate cu articolul 7 alineatul (2), descrierea și justificarea oricărei ajustări care depășește prevederile standardelor internaționale de contabilitate;
- (d) 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 date comparabile privind costurile istorice;
- (e) justificarea costurilor capitalului, inclusiv elementele bazei de active, eventualele ajustări ale activelor totale și rentabilitatea capitalului propriu;
- (f) costurile totale per aeroport pentru fiecare aeroport cu mai puțin de 70 000 de mișcări de transport aerian IFR pe an, atunci când sunt furnizate sub formă consolidată în tabelul de raportare;
- (g) definirea criteriilor utilizate pentru repartizarea costurilor între serviciile de navigație aeriană terminală și de rută pentru fiecare aeroport care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament;
- (h) defalcarea costurilor serviciilor meteorologice în 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 despre 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 pregătirii și administrării;
- (i) descrierea metodologiei utilizate pentru repartizarea costurilor MET totale și a costurilor MET de bază pentru aviația civilă și între zonele tarifare;
- (j) conform precizărilor de la punctul 1, cu nouăsprezece luni înainte de începerea perioadei de referință, descrierea previziunilor de cost și de trafic raportate;
- (k) descrierea costurilor reale raportate și a diferenței față de costurile determinate, pentru fiecare an al perioadei de referință;
- (l) descrierea numărului real de unități de servicii raportat și a diferențelor atât față de previziuni, cât și față de cifrele furnizate de Eurocontrol, după caz, pentru fiecare an al perioadei de referință;
- (m) în fiecare an al perioadei de referință, diferența dintre investițiile furnizorilor de servicii de navigație aeriană indicate în planurile de performanță și cheltuielile reale, precum și diferența dintre data prevăzută pentru intrarea în funcțiune a acestor investiții și situația reală.

Tabelul B

Organizație: Zonă tarifară: Nume aeroport:		Anul n							
Aeroportul i	(n-3)	(n-2)	(n-1)	(n)	(n+1)	(n+2)	(n+3)	(n+4)	(n+5)
Preț anual (a)									
Unitate de producție (b)									
Preț unitar									

1.2. Informații suplimentare

În plus, statele membre trebuie să prezinte cel puțin următoarele informații:

- (a) descrierea criteriilor utilizate pentru repartizarea costurilor instalațiilor sau serviciilor între diferitele 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);
- (b) descrierea și explicarea diferențelor dintre cifrele prevăzute și cifrele reale pentru anul (n - 1) în privința tuturor datelor furnizate în tabelele A și B;
- (c) descrierea și explicarea costurilor și investițiilor prevăzute pe cinci ani în raport cu traficul preconizat;
- (d) descrierea și explicarea metodei adoptate pentru calculul costurilor de amortizare: costuri istorice sau costuri curente;
- (e) justificarea costului capitalului, inclusiv elementele bazei de active.

2. FINANȚAREA SERVICIILOR DE NAVIGAȚIE AERIANĂ

Furnizorii de servicii de navigație aeriană trebuie să prezinte o descriere a modalității sau a modalităților prin care costurile serviciilor de navigație aeriană sunt finanțate pentru fiecare zonă tarifară.

ANEXA IV

CALCULUL UNITĂȚILOR DE SERVICII DE NAVIGAȚIE AERIANĂ DE RUTĂ ȘI A RATELOR UNITARE**1. Calculul 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. Numărul total de unități de servicii de rută cuprinde numărul total de unități de servicii aferente zborurilor IFR, precum și unitățile de servicii aferente zborurilor VFR, în cazul în care acestea nu sunt scutite în conformitate cu articolul 10.
- 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 dintre 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, indicată în certificatul de navigabilitate sau în orice alt document oficial echivalent furnizat de operatorul aeronavei. Atunci când această greutate nu este cunoscută, se utilizează greutatea celei mai grele aeronave de același tip cunoscută. Atunci când pentru o aeronavă sunt certificate mai multe greutăți maxime la decolare, se utilizează cea mai mare greutate maximă la decolare. Atunci când un operator de aeronave exploatează două sau mai multe aeronave constituind versiuni diferite ale aceluiași tip, pentru fiecare aeronavă de tipul respectiv se utilizează media greutăților maxime la decolare ale tuturor aeronavelor sale din acel tip. Calculul factorului „greutate” în funcție de tipul aeronavei și de operator se efectuează cel puțin o dată pe an.

2. Calculul 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 prevăzut al tuturor unităților de servicii de navigație aeriană de rută aplicabil anului în cauză, indicat în planul de performanță, a sumei algebrice a următoarelor elemente:
 - (i) costurile determinate, exprimate în termeni nominali, pentru anul în cauză, definite în planul de performanță;
 - (ii) ajustarea diferenței dintre inflația prevăzută și inflația reală, menționată la articolul 7 alineatul (1);
 - (iii) recuperarea costurilor de restructurare, dacă este autorizată în conformitate cu articolul 7 alineatul (4);
 - (iv) reporturile rezultate în urma implementării mecanismului de împărțire a riscurilor de trafic menționat la articolul 13;
 - (v) reporturile din perioada de referință precedentă rezultate în urma implementării mecanismului de împărțire a costurilor menționat la articolul 14;
 - (vi) primele și penalizările care decurg din sistemele de stimulare financiară menționate la articolul 15;
 - (vii) surplusurile sau deficiturile înregistrate la recuperare care pot rezulta din modularea tarifelor de navigație aeriană în conformitate cu articolul 16;
 - (viii) surplusurile sau deficiturile înregistrate la recuperare care rezultă din variațiile de trafic;
 - (ix) pentru primele două perioade de referință, surplusurile sau deficiturile înregistrate la recuperare de către statele membre până în anul 2011 inclusiv;
 - (x) deducerea altor venituri.

ANEXA V

CALCULUL UNITĂȚILOR DE SERVICII DE NAVIGAȚIE AERIANĂ TERMINALĂ ȘI A RATELOR UNITARE**1. Calculul unităților de servicii de navigație aeriană terminală**

- 1.1. Unitatea de servicii de navigație aeriană terminală este egală cu factorul „greutate” pentru aeronava în cauză.
- 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.

2. Calculul 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. Aceasta se calculează prin împărțirea la numărul prevăzut al tuturor unităților de servicii de navigație aeriană terminală aplicabil anului în cauză, indicat în planul de performanță, a sumei algebrice a următoarelor elemente:
- (i) costurile determinate, exprimate în termeni nominali, pentru anul în cauză, definite în planul de performanță;
 - (ii) ajustarea diferenței dintre inflația prevăzută și inflația reală, menționată la articolul 7 alineatul (1);
 - (iii) recuperarea costurilor de restructurare, dacă este autorizată în conformitate cu articolul 7 alineatul (4);
 - (iv) reporturile rezultate în urma implementării mecanismului de împărțire a riscurilor de trafic menționat la articolul 13, dacă se aplică;
 - (v) reporturile din perioada de referință precedentă rezultate în urma implementării mecanismului de împărțire a costurilor menționat la articolul 14;
 - (vi) primele și penalizările care decurg din sistemele de stimulare financiară menționate la articolul 15;
 - (vii) surplusurile sau deficitul înregistrate la recuperare care pot rezulta din modularea tarifelor de navigație aeriană în conformitate cu articolul 16;
 - (viii) surplusurile sau deficitul înregistrate la recuperare care rezultă din variațiile de trafic;
 - (ix) pentru primele două perioade de referință, surplusurile sau deficitul înregistrate la recuperare de către statele membre până în anul 2014 inclusiv;
 - (x) deducerea altor venituri.
-

ANEXA VI

MECANISMUL DE TARIFARE

1. TABEL DE RAPORTARE

Statele membre și furnizorii de servicii de navigație aeriană trebuie să completeze tabelul de raportare din prezenta anexă pentru fiecare zonă tarifară aflată în responsabilitatea lor și pentru fiecare perioadă de referință. Statele membre trebuie să prezinte și un tabel de raportare consolidat pentru fiecare zonă tarifară aflată în responsabilitatea lor.

Dacă o zonă tarifară se întinde pe spațiul aerian al mai multor state membre, acestea completează tabelul împreună, în conformitate cu dispozițiile de la articolul 5 alineatul (4).

Tabelul 2 - Calculul ratei unitare

Numele zonei tarifare: Numele entității:		Perioada referință: N - N+4									
Calculul ratei unitare		N	N+1	N+2	N+3	N+4					
<p>1. Costuri determinate în termeni nominali și ajustarea inflației</p> <p>1.1 Costuri determinate în termeni nominali - cu excluderea VFR - Tabelul 1</p> <p>1.2 Rata reală a inflației - Tabelul 1</p> <p>1.3 Rata estimată a inflației - Tabelul 1</p> <p>1.4 Ajustarea inflației ⁽¹⁾: valoarea raportată din anul n</p> <p>2. Total prevăzut și real de unități de servicii</p> <p>2.1 Total prevăzut de unități de servicii (plan de performanță)</p> <p>2.2 Total real de unități de servicii</p> <p>2.3 Total real / prevăzut de unități de servicii (în %)</p> <p>3. Costuri supuse mecanismului de împărțire a riscurilor de trafic</p> <p>3.1 Costuri determinate în termeni nominali - cu excluderea VFR (raportate din tabelul 1)</p> <p>3.2 Ajustarea inflației: valoarea raportată către anul n</p> <p>3.3 Trafic: valori raportate către anul n</p> <p>3.4 Împărțirea riscurilor de trafic: venituri suplimentare raportate către anul n</p> <p>3.5 Împărțirea riscurilor de trafic: pierderi de venituri raportate către anul n</p> <p>3.6 Costuri scutite de la împărțirea costurilor: valori raportate către anul n</p> <p>3.7 Primă sau penalizare pentru performanță</p> <p>3.8 Surplusuri (+) sau deficite (-) la recuperare ⁽²⁾: valori raportate către anul n</p> <p>3.9 Total pentru calculul ratei unitare aferente anului n</p> <p>3.10 Împărțirea riscurilor de trafic: venituri suplimentare din anul n de raportat</p> <p>3.11 Împărțirea riscurilor de trafic: pierderi de venituri din anul n de raportat</p> <p>3.12 Surplusuri sau deficite la recuperare din variații ale traficului din anul n de raportat</p> <p>Parametri pentru împărțirea riscurilor de trafic</p> <p>3.13 % venituri suplimentare returnate utilizatorilor în anul n+2</p> <p>3.14 % pierderi de venituri suportate de utilizatorii spațiului</p> <p>4. Costuri nesupuse mecanismului de împărțire a riscurilor de trafic</p> <p>4.1 Costuri determinate în termeni nominali - cu excluderea VFR - Tabelul 1</p> <p>4.2 Ajustarea inflației: valoarea raportată către anul n</p> <p>4.3 Trafic: valori raportate către anul n</p> <p>4.4 Costuri scutite de la împărțirea costurilor: valori raportate către anul n</p> <p>4.5 Costuri de restructurare: valori raportate către anul n</p> <p>4.6 Surplusuri (+) sau deficite (-) la recuperare ⁽²⁾: valori raportate către anul n</p> <p>4.7 Total pentru calculul ratei unitare aferente anului n</p> <p>4.8 Surplusuri sau deficite la recuperare din variații ale traficului din anul n de raportat</p> <p>5. Alte venituri - rata unitară aplicată (în moneda națională)</p> <p>5.1 Total alte venituri</p> <p>5.3 din care programe de asistență ale Uniunii</p> <p>5.4 din care finanțare publică națională</p> <p>5.5 Activități comerciale</p> <p>5.6 Alte venituri nementionate</p> <p>5.7 Total general pentru calculul ratei unitare aferente anului n</p> <p>5.8 Rata unitară anul n (în moneda națională)</p> <p>5.9 Componenta ratei unitare aferentă furnizorilor de servicii de navigație aeriană</p> <p>5.10 Componenta ratei unitare aferentă serviciilor MET</p> <p>5.11 Componenta ratei unitare aferentă autorităților naționale de supervizare / statului</p> <p>5.12 Rata unitară anul n care s-ar fi aplicat fără alte venituri</p>											

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

⁽¹⁾ Impact cumulativ al diferențelor anuale între inflația reală și cea estimată – ajustarea costurilor determinate totale

⁽²⁾ Surplusuri sau deficite la recuperare înregistrate până la anul intrării în vigoare a metodei costurilor determinate

2. INFORMAȚII SUPLIMENTARE

În plus, statele membre în cauză trebuie să colecteze și să prezinte cel puțin următoarele informații:

- (a) descrierea diferitelor zone tarifare și justificarea stabilirii lor, în special în privința zonelor tarifare terminale și a eventualelor subvenții încrucișate între aeroporturi;
 - (b) descrierea politicii de acordare a scutiților și descrierea mijloacelor de finanțare pentru acoperirea costurilor asociate;
 - (c) descrierea celorlalte venituri, dacă este cazul, defalcate pe diferitele categorii menționate la articolul 2 punctul 10;
 - (d) descrierea și explicarea stimulentei aplicate utilizatorilor de servicii de navigație aeriană în conformitate cu articolul 15;
 - (e) descrierea și explicarea modulării tarifelor de navigație aeriană, aplicată în temeiul articolului 16.
-

ANEXA VII

INFORMAȚII COMPLEMENTARE

1. TABEL DE RAPORTARE

Statele membre trebuie să completeze tabelul de raportare din prezenta anexă pentru fiecare zonă tarifară aflată în responsabilitatea lor și pentru fiecare an al perioadei de referință.

Pierderi împărțire riscuri de trafic anul n-4								
Pierderi împărțire riscuri de trafic anul n-3								
Pierderi împărțire riscuri de trafic anul n-2								
Pierderi împărțire riscuri de trafic anul n-1								
Pierderi împărțire riscuri de trafic anul n								
Pierderi împărțire riscuri de trafic anul n+1								
Pierderi împărțire riscuri de trafic anul n+2								
Total ajustări pierderi împărțire riscuri de trafic								
Costuri scutite de la împărțirea costurilor anul n-5								
Costuri scutite de la împărțirea costurilor anul n-4								
Costuri scutite de la împărțirea costurilor anul n-3								
Costuri scutite de la împărțirea costurilor anul n-2								
Costuri scutite de la împărțirea costurilor anul n-1								
Total costuri scutite de la împărțirea costurilor								
Surplusuri sau deficite la recuperare înainte de costurile determinate anul 2005								
Surplusuri sau deficite la recuperare înainte de costurile determinate anul 2006								
Surplusuri sau deficite la recuperare înainte de costurile determinate anul 2007								
Surplusuri sau deficite la recuperare înainte de costurile determinate anul 2008								
Surplusuri sau deficite la recuperare înainte de costurile determinate anul 2009								
Surplusuri sau deficite la recuperare înainte de costurile determinate anul 2010								
Surplusuri sau deficite la recuperare înainte de costurile determinate anul 2011								
Surplusuri sau deficite la recuperare înainte de costurile determinate anul 2012 (numai tarife terminale)								
Surplusuri sau deficite la recuperare înainte de costurile determinate anul 2013 (numai tarife terminale)								
Surplusuri sau deficite la recuperare înainte de costurile determinate anul 2014 (numai tarife terminale)								
Total sume reportate								

2. INFORMAȚII SUPLIMENTARE

În plus, statele membre trebuie să prezinte cel puțin următoarele informații:

- (a) defalcarea costurilor proiectelor comune pe fiecare proiect în parte;
 - (b) descrierea sumelor rezultate din factori care țin de costuri incontrolabile în funcție de tipul acestora și de factor, inclusiv justificarea și modificările aduse ipotezelor aflate la bază;
 - (c) descrierea reporturilor surplusurilor sau deficitelor înregistrate la recuperare de către statele membre până în anul 2011 pentru tarifele de rută și până în anul 2014 pentru tarifele de navigație aeriană terminală;
 - (d) descrierea reporturilor rezultate din mecanismul de împărțire a riscurilor de trafic în conformitate cu articolul 13;
 - (e) descrierea reporturilor rezultate din mecanismul de împărțire a costurilor în conformitate cu articolul 14 alineatul (2).
-