



Republika e Kosovës

Republika Kosovo

Republic of Kosovo



Autoriteti i Aviacionit Civil i Kosovës

Autoritet Civilnog Vazduhoplovstva Kosova

Civil Aviation Authority of Kosovo

Drejtori i Përgjithshëm i Autoritetit të Aviacionit Civil të Kosovës,

Në mbështetje të nenit 3.5 pika (i), 15.1 pika (a), (c), (e), (j) në lidhje me Nenin 45 të Ligjit Nr. 03/L-051 për Aviacionin Civil ("Gazeta Zyrtare e Republikës së Kosovës", Viti III, Nr. 28, dt. 4 qershor 2008),

Duke marr parasysh,

Detyrimet ndërkombëtare të Republikës së Kosovës drejt Marrëveshjes Shumëpalëshe për Krijimin e Hapësirës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit (në tekstin e mëtejme "Marrëveshja HPEA") që prej hyrjes së saj të përkohshme në fuqi në Kosovë më 10 tetor 2006,

Me qëllim të zbatimit të Rregullores së Komisionit (EC) Nr. 1794/2006 të datës 6 dhjetor 2006 mbi vendosjen e skemës së përbashkët të tarifimit për shërbimet e navigacionit ajror,

Pas përfundimit të procesit të konsultimit publik të palëve të interesuara, në përputhje me Udhëzimin Administrativ Nr. 01/2012 mbi procedurat për konsultimin publik të palëve të interesuara,

Nxjerr këtë:

RREGULLORJA Nr. 3/2016

MBI PËRCAKTIMIN E SKEMËS SË PËRBASHKËT TË TARIFAVE PËR SHËRBIMET E NAVIGACIONIT AJROR, RREGULLORE (AAC) nr. 05/2026, RREGULLORE (AAC) NR. 05/2026 PËR NDRYSHIMIN DHE PLOTËSIMIN E RREGULLORES (AAC) NR. 03/2016 PËR PËRCAKTIMIN E SKEMËS SË PËRBASHKËT TË TARIFAVE PËR SHËRBIMET E NAVIGACIONIT AJROR

KAPITULLI I

DISPOZITAT E PËRGJITHSHME

Neni 1

Lënda dhe fushëveprimi

1. Kjo Rregullore përcakton masat e nevojshme për hartimin e skemës së tarifave për shërbimet e navigacionit ajror, që është në përputhje me Sistemin Tarifor të Mbikalimit të EUROCONTROL-it.
2. Kjo Rregullore do të zbatohet për shërbimet e navigacionit ajror, të ofruara nga ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror, të përcaktuara në përputhje me Nenin 8 të Rregullores (KE) 550/2004 të transponuar në rendin e brendshëm ligjor të Republikës së Kosovës përmes Rregullores së AAC-së nr. 9/2009, siç është ndryshuar, në vijim referuar si "Rregullorja për Ofrimin e Shërbimeve", dhe nga ofruesit e shërbimeve meteorologjike, nëse caktohen në përputhje me nenin 9(1) të Rregullores për Ofrimin e Shërbimeve, për trafikun e përgjithshëm ajror brenda rajoneve ku Republika e Kosovës është përgjegjëse për ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror.
3. Republika e Kosovës mund të zbatojë këtë Rregullore për shërbimet e navigacionit ajror, të ofruara në hapësirat ajrore të cilat janë nën përgjegjësinë e saj brenda rajoneve tjera të ICAO-së, me kusht që të informojnë për këtë Komisionin dhe shtetet tjera.
4. Republika e Kosovës mund të zbatojë këtë Rregullore për ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror, të cilët kanë marrë leje për ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror pa certifikim, në përputhje me Nenin 7(5) të Rregullores për ofrimin e shërbimeve.
5. Republika e Kosovës mund të vendosë që të mos e zbatojë këtë Rregullore për shërbimet e navigacionit ajror, të ofruara në aeroporte me më pak se 50 000 fluturime të transportit ajror komercial në vit, pavarësisht peshës maksimale të ngritjes dhe numrit të ulëseve të udhëtarëve, fluturimet e llogaritura si shumë e ngritjeve dhe atertimeve dhe të llogaritura si një mesatare e tri viteve paraprake, me kusht që mbulohet aeroporti më i madh.

AAC-ja do të informojë Komisionin për këtë. Komisioni do të publikojë periodikisht një listë të azhurnuar të aeroporteve të përjashtuara (liruara).

Pa rënë ndesh me zbatimin e parimeve të referuara në Nenet 14 dhe 15 të Rregullores së ofrimit të shërbimeve, AAC-ja mund të vendosë që të mos i llogarisë tarifën terminale, siç përcaktohet në Nenin 11 të kësaj Rregulloreje, dhe të mos i përcaktojë tarifën njësi të terminalit, siç përmendet në Nenin 13 të kësaj Rregulloreje, në lidhje me shërbimet e ofruara të navigacionit ajror në aerodrome me më pak se 150 000 fluturime të transportit ajror komercial në vit, pavarësisht peshës maksimale të ngritjes dhe numrit të ulëseve të udhëtarëve, fluturimet e llogaritura si shumë e ngritjeve dhe atertimeve dhe të llogaritura si një mesatare e tri viteve paraprake, me kusht që të mbulohet aeroporti më i madh.

Para se ta merr këtë vendim, AAC-ja e Kosovës duhet të bëjë një vlerësim për shkallën e plotësimit të kushteve të përcaktuara në Shtojcën I, përfshirë konsultimet me përfaqësuesit e shfrytëzuesve të hapësirës ajrore.

Vlerësimi përfundimtar për të vërtetuar nëse janë plotësuar kushtet dhe vendimi i AAC-së do t'i publikohet dhe komunikohet Komisionit, duke dhënë arsyetimin e plotë për konkluzionet e AAC-së, përfshirë edhe rezultatin e konsultimit me shfrytëzuesit.

Neni 2

Përkufizimet

Për qëllimet e kësaj Rregulloreje, do të zbatohen përkufizimet në Nenin 2 të Rregullores kornizë.

Përveç kësaj do të zbatohen edhe përkufizimet e mëposhtme:

- (a) 'shfrytëzuesi i shërbimeve të navigacionit ajror' nënkupton operatorin e fluturakes në kohën kur është kryer fluturimi ose, nëse nuk dihet identiteti i operatorit, pronari i fluturakes, përveç nëse ai dëshmon se një person tjetër ka qenë operator gjatë asaj kohe;
- (b) 'përfaqësuesi i shfrytëzuesve të hapësirës ajrore' nënkupton çdo person ose subjekt juridik i cili përfaqëson interesat e një apo të disa kategorive të shfrytëzuesve të shërbimeve të navigacionit ajror;
- (c) 'IFR' nënkupton Rregullat e Fluturimit me Instrumente, siç përkufizohet në Shtojcën 2 të Konventës së Çikagos të vitit 1944 mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar (Botimi i Dhjetë - korrik 2005);
- (d) 'VFR' nënkupton Rregullat e Fluturimit Vizual, siç përkufizohet në Shtojcën 2 të Konventës së Çikagos të vitit 1944 mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar (Botimi i Dhjetë - korrik 2005);
- (e) 'zona e tarifimit të mbikalimit (en route)' nënkupton vëllimin e hapësirës ajrore për të cilën do të vendoset një bazë e vetme e kostos dhe një njësi e vetme pagese;
- (f) 'zona terminale e tarifimit' nënkupton një aeroport apo një grup aeroportesh për të cilët vendoset një bazë e vetme e kostos dhe një njësi e vetme pagese;
- (g) 'transporti ajror komercial' nënkupton çdo operim të fluturakeve që përfshin transportin e udhëtarëve, të ngarkesave ose të postës, me qëllim të përfitimit apo huazimit.
- (h) 'BAR' nënkupton Bazën e Aseteve të Rregulluara - të gjitha asetet e përdorura dhe të dobishme në ofrimin e shërbimeve nga subjekti i rregulluar, duke përjashtuar asetet e amortizuara plotësisht
- (i) 'AAC' nënkupton Autoritetin e Aviacionit Civil të Kosovës
- (j) 'OSHNA' nënkupton Ofruesin e Shërbimeve të Navigacionit Ajror të Kosovës
- (k) Viti 'n' nënkupton vitin gjatë të cilit tarifet propozohen nga OSHNA dhe përcaktohen nga AAC për vitin pasues;
- (l) 'Viti n+1' nënkupton vitin gjatë të cilit tarifet e përcaktuara sipas kësaj Rregulloreje do të jenë në fuqi.

Neni 3

Parimet e skemës tarifore

1. Skema tarifore duhet të pasqyrojë kostot e shkaktuara qoftë në mënyrë të drejtpërdrejt apo në mënyrë të tërthortë në ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror.
2. Kostot e shërbimeve të mbikalimit do të financohen me anë të tarifave të mbikalimit, të vendosura për shfrytëzuesit e shërbimeve të navigacionit ajror.
3. Kostot e shërbimeve të terminalit do të financohen me anë të tarifave të terminalit, të vendosura për shfrytëzuesit e shërbimeve të navigacionit ajror dhe/ose të ardhurave tjera, duke përfshirë ndër-subvencionet, në pajtim me ligjin e Komunitetit.
4. Paragrafët 2 dhe 3 do të jenë pa paragjykuar financimin e përjashtimeve (lirimeve) të shfrytëzuesve të caktuar të shërbimeve të navigacionit ajror, në përputhje me Nenin 9.
5. Skema tarifore do të ofrojë transparencë dhe konsultime mbi bazën e kostove dhe mbi alokimin e kostove midis shërbimeve të ndryshme.

Neni 4

Krijimi i zonave të tarifimit

1. Kur ofrohen shërbime të navigacionit ajror për shfrytëzuesit e hapësirës ajrore, AAC-ja do të krijojë zona të tarifimit për hapësirën ajrore e cila është nën përgjegjësinë e Republikës së Kosovës.
2. Zonat e tarifimit do të përcaktohen në përputhje me operimet dhe shërbimet e kontrollit të trafikut ajror, pas konsultimit të përfaqësuesve të shfrytëzuesve të hapësirës ajrore.
3. Zona e tarifimit për mbikalime do të shtrihet nga toka deri në , e duke përfshirë, hapësirën e sipërme ajrore, pa e cenuar mundësinë që AAC-ja, pas konsultimit me përfaqësuesit e shfrytëzuesve të hapësirës ajrore, të krijojë një zonë të veçantë për një zonë komplekse të terminalit.
4. Në qoftë se zonat e tarifimit shtrihen në hapësirën ajrore përtej Republikës së Kosovës në hapësirën ajrore të një Shteti Anëtar të BE-së apo pale të asociuar të Marrëveshjes HPEA, ajo, në bashkëpunim me palën tjetër, do të bëjë rregullimet e përshtatshme për të siguruar konsistencë dhe uniformitet në zbatimin e kësaj Rregulloreje për hapësirën ajrore në fjalë. Për këtë, palët do të njoftojnë Komisionin dhe EUROCONTROL-in.

KAPITULLI II

KOSTOT E OFRIMIT TË SHËRBIMEVE TË NAVIGACIONIT AJROR

Neni 5

Shërbimet, objektet dhe aktivitetet e pranueshme

1. Ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror, të përmendur në Nenin 1(2) dhe (4), do të përcaktojnë kostot e shkaktuara për ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror, për sa i përket objekteve dhe shërbimeve të ofruara dhe të zbatuara sipas Planit Rajonal të ICAO-së për Navigacionin Ajror, Rajoni Evropian, për zonat e tarifimit të cilat janë nën përgjegjësinë e tyre.

Ato kosto duhet të përfshijnë shpenzimet e përgjithshme administrative, trajnimet, studimet, testet dhe provat, si dhe shpenzimet për hulumtime dhe zhvillim, të alokuara për këto shërbime.

2. AAC-ja mund të caktojë edhe kostot në vijim, kur shkaktohen nga ofrimi i shërbimeve të navigacionit ajror:

(a) kostot e shkaktuara nga autoritetet përkatëse kombëtare;

(b) kostot e shkaktuara nga organizatat e njohura, siç përmenden në Nenin 3 të Rregullores për ofrimin e shërbimeve;

(c) kostot që rrjedhin nga marrëveshjet ndërkombëtare.

3. Pa paragjykim ndaj burimeve tjera të financimit, dhe me synim arritjen e një niveli të lartë të sigurisë, efikasitetit të kostove dhe ofrimit të shërbimeve, tarifatat mund të përdoren për të ofruar financim për projekte të dedikuara për të ndihmuar kategoritë specifike të shfrytëzuesve të hapësirës ajrore dhe/ose ofruesve të shërbimeve të navigacionit ajror, në mënyrë që të përmirësojnë infrastrukturën e përbashkët të navigacionit ajror, ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror dhe shfrytëzimin e hapësirës ajrore në përputhje me ligjin e Komunitetit.

Neni 6

Llogaritja e kostove

- ~~1. Kostot e shërbimeve, objekteve dhe aktiviteteve të pranueshme, brenda kuptimit të Nenit 5, do të caktohen në mënyrë që të jenë në përputhshmëri me paralogaritjet e referuara në Nenin 12 të Rregullores së ofrimit të shërbimeve për periudhën nga 1 janari deri më 31 dhjetor. Megjithatë, efektet jo periodike të cilat rezultojnë nga futja e Standardeve Ndërkombëtare të Kontabilitetit mund të shtrihen për gjatë periudhës që nuk tejkalon 15 vite.~~
- ~~2. Kostot e referuara në paragrafin 1 do të zërthehen në kostot e personelit, kostot tjera operative, kostot e amortizimit, kostot e kapitalit dhe të artikujve~~

të veçantë, duke përfshirë tatimet e pa-kthyeshme dhe detyrimet e paguara doganore, si dhe të gjitha kostot tjera të ngjashme.

Kostot e personelit do të përfshijnë kompensimet bruto, pagesat për punë jashtë orarit, kontributet e punëdhënësve për skemat e sigurimit social, si dhe kostot e pensioneve dhe përfitimet tjera.

Kostot tjera operative do të përfshijnë kostot e shkaktuara nga blerja e mallrave dhe shërbimeve të cilat shfrytëzohen për të ofruar shërbime të navigacionit ajror, në veçanti shërbimet e ofruara nga jashtë, siç janë: komunikimi, stafi i jashtëm, siç janë këshilltarët, materialet, energjia, shërbimet komunale, marrja me qira e ndërtesave, pajisjeve dhe objekteve, mirëmbajtja, kostot e sigurimit dhe shpenzimet e udhëtimeve. Kur një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror blen/siguron shërbime tjera të navigacionit ajror, ofruesi i shërbimit duhet të përfshijë shpenzimet e vërteta, për ato shërbime, në kostot e tjera të tij të operimit.

Kostot e zhvlerësimit do të lidhen me totalin e aseteve fikse në operim për qëllime të shërbimeve të navigacionit ajror. Asetet fikse do të zhvlerësohen, në përputhje me jetëgjatësinë e tyre të pritshme operuese, duke përdorur metodën lineare të zbatuar për kostot historike të aseteve të cilat zhvlerësohen. Kur asetet i përkasin një ofruesi të shërbimeve të navigacionit ajror, që është subjekt i një skeme nxitëse, siç referohet në Nenin 12(2), për llogaritjen e zhvlerësimit mund të aplikohet përlllogaritja e kostove të vërteta në vend të përlllogaritjes së kostove historike. Metoda do të mbetet konstante gjatë kohëzgjatjes së zhvlerësimit.

Kostoja e kapitalit do të jetë e barabartë me prodhimin e:

- (a) shumës së vlerës mesatare neto e regjistruar në libra të aseteve fikse të cilat përdoren nga ofruesi i shërbimeve të navigacionit ajror që janë në funksion apo në ndërtim e sipër, dhe të vlerës mesatare neto të aseteve aktuale të cilat janë të nevojshme për ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror; dhe
- (b) mesatares së ponderuar të normës së interesit mbi borxhet dhe të kthimit nga kapitali. (Mesatares së vlerësuar të normës së interesit mbi debitë dhe kthimin në vlerë asetit)

Artikujt e veçantë në lidhje me ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror do të jenë kosto jo periodike që kanë ndodhur gjatë vitit.

3. Për qëllime të paragrafit 2, nënparagrafi i pestë, faktorët e vlerësimit do të bazohen në proporcionin e financimit përmes borxhit ose kapitalit neto. Norma e interesit për borxhet do të jetë e barabartë me normën mesatare të interesit për borxhet e ofruesit të shërbimeve të navigacionit ajror. Kthimi nga kapitali duhet të merr parasysh rrezikun financiar të ofruesit të shërbimit të navigacionit ajror, duke marrë si udhëzues normën kombëtare të obligacionit. Kur ofruesi i shërbimit të navigacionit ajror është subjekt i një skeme nxitëse, siç referohet në Nenin 12(2), mund të shtohet një shpërblim shtesë për të

siguruar shqyrtimin adekuat të rrezikut specifik financiar të supozuar nga ky ofrues.

~~Kur asetet nuk i përkasin ofruesit të shërbimeve të navigacionit ajror, por janë përfshirë në llogaritjen e kostos së kapitalit, AAC-ja e Kosovës duhet të sigurohet që shpenzimet e këtyre asetëve të mos mbulojnë dy herë.~~

Neni 6

Llogaritja e kostove

1. Kostot e shërbimeve, objekteve dhe aktiviteteve të pranueshme në kuptim të nenit 5 përcaktohen në mënyrë të tillë që të jenë në përputhje me pasqyrat kontabël të referuara në nenin 12 të Rregullores për ofrimin e shërbimeve për periudhën nga 1 janari deri më 31 dhjetor. Megjithatë, efektet jo të përsëritshme që rrjedhin nga zbatimi i Standardeve Ndërkombëtare të Kontabilitetit mund të shpërndahen për një periudhë që nuk tejkalon 15 vjet.
2. Kostot e përmendura në paragrafin 1 ndahen në kosto të personelit, kosto të tjera operative, kosto të amortizimit, kosto të kapitalit dhe kosto të jashtëzakonshme, duke përfshirë tatimet e pakthyeshme dhe detyrimet doganore të paguara, si dhe të gjitha kostot e tjera të ndërlidhura.

Kostot e personelit përfshijnë pagat bruto, pagesat për orë shtesë, kontributet e punëdhënësit në skemat e sigurimeve shoqërore si dhe kostot e pensioneve dhe përfitimet e tjera. Në bazën e kostove të personelit përfshihen vetëm pagat e punonjësve që janë në punë aktive gjatë vitit raportues, ndërsa punonjësit e planifikuar për t'u rekrutuar dhe ata në pushim pa pagesë përjashtohen për periudhat gjatë të cilave nuk janë në marrëdhënie aktive pune. Për personelin që pritet të rekrutohet gjatë vitit, kostot llogariten në bazë proporcionale, duke reflektuar datën e pritshme të fillimit gjatë vitit, ndërsa për punonjësit në pushim pa pagesë përfshihen vetëm kostot që korrespondojnë me muajt aktualë të kthimit në punë.

Kostot e tjera operative përfshijnë kostot e shkaktuara nga blerja e mallrave dhe shërbimeve të përdorura për ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror, në veçanti shërbimet e jashtme si komunikimi, personeli i jashtëm si konsulentët, materialet, energjia, shërbimet komunale, qiraja e ndërtesave, pajisjeve dhe objekteve, mirëmbajtja, kostot e sigurimit dhe shpenzimet e udhëtimit. Kur një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror blen shërbime të tjera të navigacionit ajror, ai duhet të përfshijë shpenzimet aktuale për ato shërbime në kostot e tij të tjera operative.

Amortizimi dhe kostoja e kapitalit do të njihen për të gjitha asetet fikse në operim dhe të përdorura për ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror, të regjistruara në mënyrë të rregullt në Bazën e Aseteve të Rregulluara, si dhe për asetet që planifikohen të hyjnë në operim (në bazë proporcionale) gjatë vitit raportues. Këto asete të reja duhet të jenë pjesë e planit të investimeve kapitale të miratuar nga AAC. Amortizimi dhe kostot e kapitalit për asetet e

reja do të konsiderohen të pranueshme pas paraqitjes së dëshmisë për Raportin e Pranimit të Mallrave/Shërbimeve. Amortizimi dhe kostoja e kapitalit do të njihen për asetet e financuara nga ofruesi i shërbimeve të navigacionit ajror.

Asetet fikse do të amortizohen, në përputhje me jetëgjatësinë e tyre të pritshme operative, duke përdorur metodën lineare të aplikuar mbi kostot historike të aseteve që amortizohen. Tabela më poshtë paraqet vitet e amortizimit për kategoritë tipike të aseteve tek ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror.

| Kategoria e aseteve | Vitet e Zhvlerësimit |
|--|-----------------------------|
| Ndërtesa (në pronësi të plotë) | 20 vjet |
| Ndërtesa (me qira) | Gjatë periudhës së qirasë |
| Mobilje dhe pajisje | 10 vjet |
| Automjete motorike | 5 vjet |
| Pajisje elektronike (duke përfshirë pajisjet e telekomunikacionit) | 10 vjet |
| Pajisje të përgjithshme | 10 vjet |
| Pajisje kompjuterike | 5 vjet |
| Softuer kompjuterik | 5 vjet |

Kur asetet i përkasin një ofruesi të shërbimeve të navigacionit ajror që i nënshtrohet një skeme nxitëse siç referohet në nenin 12(2), kontabiliteti me kosto aktuale mund të aplikohet në vend të kontabilitetit me kosto historike për llogaritjen e amortizimit. Metoda duhet të mbetet e pandryshuar gjatë gjithë periudhës së amortizimit.

Kostoja e kapitalit duhet të jetë e barabartë me produktin e:

- (a)- shumës së vlerës mesatare neto kontabël të aseteve fikse të përdorura nga ofruesi i shërbimeve të navigacionit ajror në operim ose në ndërtim dhe vlerës mesatare të aktiveve rrjedhëse neto që kërkohen për ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror; dhe
- (b)- mesatares së ponderuar të normës së interesit mbi borxhet dhe kthimit nga kapitali vetanak

Kosto të jashtëzakonshme janë kosto jo të përsëritshme në lidhje me ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror që kanë ndodhur gjatë vitit.

Për qëllimet e paragrafit 2, **nënparagrafi i tetë**, faktorët e peshës do të bazohen në proporcionin e financimit përmes borxhit ose kapitalit vetanak. Norma e interesit mbi borxhet është e barabartë me normën mesatare të interesit mbi borxhet e ofruesit të shërbimeve të navigacionit ajror. Kthimi nga kapitali vetanak do të marrë parasysh rrezikun financiar të bartur nga ofruesi i shërbimeve të navigacionit ajror, duke përdorur normën e

obligacioneve shtetërore kombëtare 5-10 vjeçare si referencë për përcaktimin e normës pa rrezik. Kur ofruesi i shërbimeve të navigacionit ajror i nënshtrohet një skeme nxitëse siç referohet në nenin 12(2), mund të shtohet një prim shtesë për të siguruar marrjen në konsideratë të duhur të rrezikut specifik financiar të marrë nga ky ofrues. Kur asetet nuk i përkasin ofruesit të shërbimeve të navigacionit ajror, por përfshihen në llogaritjen e kostos së kapitalit, AAC siguron që kostot e këtyre aseteve të mos rikuperohen dy herë.

(Neni 3 i Rregullores 05/2026)

Neni 7 Shpërndarja e kostove

3. Kostot e shërbimeve, objekteve dhe aktiviteteve të pranueshme, brenda kuptimit të Nenit 5, do të alokohen për zonat e tarifimit në mënyrë transparente për qëllimin që ato në fakt janë shkaktuar.

Kur shkaktohen kosto përgjatë zonave të ndryshme të tarifimit, do të alokohen në mënyrë proporcionale në bazë të një metodologjie transparente, siç kërkohet në Nenin 8.

4. Kostoja e shërbimeve të terminalit duhet të lidhet me shërbimet e mëposhtme:
 - (a) shërbimet e kontrollit të aerodromit, shërbimet e informimit të fluturimeve të aerodromit, përfshirë edhe shërbimet këshillëdhënëse mbi trafikun ajror dhe shërbimet e alarmimit;
 - (b) shërbimet e trafikut ajror në lidhje me arritjen dhe largimin e fluturakes brenda një largësie të caktuar të një aeroporti në bazë të kërkesave operacionale;
 - (c) një alokim i përshtatshëm i të gjitha komponentëve të shërbimeve tjera të navigacionit ajror, duke pasqyruar atribuim proporcional ndërmjet shërbimeve gjatë mbikalimit dhe të terminalit.
5. Kostoja e shërbimeve të mbikalimit do të lidhet me kostot e referuara në paragrafin 1 me përjashtimi të kostove të referuara në paragrafin 2.

Nëse përjashtimet jepen për fluturimet VFR, në përputhje me Nenin 9, ofruesi i shërbimeve të navigacionit ajror do të identifikojë kostot e shërbimeve të navigacionit ajror të ofruara për fluturimet VFR, veçmas nga kostot e parashikuara për fluturimet IFR. Këto kosto mund të krijohen nëpërmjet një metodologjie marginale të kostove, duke marrë parasysh përfitimet për fluturimet IFR që rrjedhin nga shërbimet e dhëna për fluturimet VFR.

Neni 8 Transparenca e kostos bazë

1. Pa rënë ndesh me Nenin 18 të Rregullores për ofrimin e shërbimeve, ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror do të organizojnë një shkëmbim të informacioneve për koston bazë, investimet e planifikuara dhe trafikun e pritur me përfaqësuesit e shfrytëzuesve të hapësirës ajrore. Rrjedhimisht, ata në mënyrë transparente do t'i vënë në dispozicion kostot e tyre respektive, të caktuara në përputhje me Nenin 5, për përfaqësuesit e përdoruesve të hapësirës ajrore, për Komisionin dhe ku është e aplikueshme për EUROCONTROL-in së paku në baza vjetore.
2. Informacionet e referuara në paragrafin 1 do të jenë të bazuara në tabelat e raportimit dhe rregullat e detajuara të përcaktuara në Shtojcën II ose, kur Republika e Kosovës ka marrë vendimin e referuar në Nenin 1(6), ose kur i ka treguar Komisionit që ajo është duke e shqyrtuar marrjen e një vendimi të tillë, në Shtojcën III pjesa 1.

KAPITULLI III

FINANCIMI I OFRIMIT TË SHËRBIMIT TË NAVIGACIONIT AJROR NËPËRMJET TARIFAVE TË NAVIGACIONIT AJROR

Neni 9

Përfashtimet nga tarifat e navigacionit ajror

1. Republika e Kosovës do të përjashtojë nga tarifat e mbikalimit:
 - (a) fluturimet e kryera nga fluturakja, pesha maksimale e ngarkesës të së cilës është më e vogël se dy tonelata (njësi metrike);
 - (b) fluturimet e përziera VFR/IFR në zonat e tarifimit kur kryhen ekskluzivisht sipas VFR dhe kur një tarifë nuk aplikohet për fluturimet VFR;
 - (c) fluturimet e kryera ekskluzivisht për transport, me mision zyrtar, të Monarkut sundues dhe familjes së tij të ngushtë, Krerëve Shtetëror, Krerëve të Qeverisë dhe Ministrave të Qeverisë; në të gjitha rastet, kjo duhet të vërtetohet nga treguesit e duhur të statusit në planin e fluturimit;
 - (d) fluturimet e kërkim-shpëtimit të autorizuar nga organi përkatës kompetent.
2. Republika e Kosovës mundet po ashtu të përjashtojë nga tarifat e mbikalimit:
 - (a) fluturimet ushtarake të kryera nga fluturaket ushtarake të çfarëdo vendi;
 - (b) fluturimet trajnuese të kryera ekskluzivisht për qëllime të marrjes së licencës, ose të vlerësimit në rastin e ekuipazhit të pilotimit të një fluturimi në kabinën e pilotit, kur kjo vërtetohet me një shënim të

duhur në planin e fluturimit; fluturimet duhet të kryhen vetëm në hapësirën ajrore të Republikës së Kosovës; fluturimet nuk duhet të shërbejnë për transportimin e udhëtarëve dhe/ose të mallrave, as për pozicionimin ose transportimin e fluturakes;

- (c) fluturimet e kryera ekskluzivisht me qëllim të kontrollimit ose testimit të pajisjeve të cilat përdoren ose që synojnë të përdoren si mjete ndihmëse tokësore për navigacion ajror, me përjashtim të fluturimeve të pozicionimit të fluturakes në fjalë;
 - (d) fluturimet që përfundojnë në aeroport nga i cili ka fluturuar fluturakja dhe që gjatë fluturimit nuk është bërë asnjë aterrim i ndërmjetëm;
 - (e) fluturimet VFR;
 - (f) fluturimet humanitare të autorizuara nga organet përkatëse kompetente;
 - (g) fluturimet e doganës dhe policisë.
3. Republika e Kosovës mund të përjashtojë nga tarifat e terminalit fluturimet e përmendura në paragrafët 1 dhe 2.
 4. Kostot e shkaktuara për fluturimet e përjashtuara nuk do të merren parasysh për llogaritjen e tarifave për njësi.

Këto shpenzime do të përbehen nga:

- (a) shpenzimet e fluturimeve VFR siç përcaktohet në Nenin 7(4); dhe
- (b) shpenzimet e përjashtuara të fluturimeve IFR, të cilat do të llogariten si produkt i kostove të shkaktuara për fluturimet IFR dhe proporcionit të numrit të njësive të shërbimeve të përjashtuara dhe numrit të përgjithshëm të njësive të shërbimit; kostot e shkaktuara për fluturimet IFR duhet të jenë të barabarta me kostot e përgjithshme, minus kostot e fluturimeve VFR.

Qeveria e Kosovës do të sigurojë që ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror të kompensohen për shërbimet të cilat i ofrojnë për fluturimet e përjashtuara.

Neni 10

Llogaritja e tarifave për mbikalimet

1. Tarifa e mbikalimit për një fluturim të veçantë në një zonë të veçantë tarifore të fluturimit duhet të jetë e barabartë me prodhimin në mes të tarifës njësi të vendosur për këtë zonë tarifore mbikalimi dhe njësive të shërbimit të mbikalimit për këtë fluturim.
2. Pa rënë ndesh me zbatimin e skemës nxitëse nga ana e Republikës së Kosovës, në lidhje me ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror, në përputhje me Nenin 12(2), tarifa njësi në zonën tarifore të mbikalimit do të llogaritet duke pjesëtuar numrin e parashikuar të njësive të shërbimeve të mbikalimit për vitin përkatës në shpenzimet e parashikuara për shërbimet e navigacionit ajror. Kostot e parashikuara duhet të përfshijnë bilancin që rezulton nga mbi ose nën mbulimi i viteve paraprake.

3. Njësitë e shërbimit të mbikalimit do të llogariten në përputhje me Shtojcën IV.

Neni 11

Llogaritja e tarifave terminale

1. Pa rënë ndesh me mundësinë e financimit të shërbimeve terminale të navigacionit ajror, sipas Nenit 3, nëpërmjet burimeve të tjera të financimit, tarifa terminale për një fluturim të veçantë në një zonë të caktuar të zonës tarifore terminale duhet të jetë e barabartë me prodhimin e tarifës njësi të krijuar për këtë zonë tarifore të terminalit dhe njërive të shërbimeve të terminalit për këtë fluturim.
2. Pa paragjykuar në zbatimin e skemës nxitëse nga Republika e Kosovës, në lidhje me ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror, në përputhje me Nenin 12(2), tarifa njësi në zonën terminale tarifore do të llogaritet duke pjesëtuar numrin e parashikuar të njërive të tarifueshme të shërbimit terminal për vitin përkatës me kostot e parashikuara për shërbimet e navigacionit ajror. Kostot e parashikuara do të përfshijnë bilancin që rezulton nga mbi ose nën mbulimi i viteve paraprahe.
3. Njësitë e shërbimit të terminalit do të llogariten në përputhje me Shtojcën V.

Neni 12

Skemat nxitëse

1. AAC-ja mund të hartojë ose miratojë skema nxitëse të përbëra nga avantazhet ose disavantazhet financiare, të aplikuara në baza jodiskriminuese dhe transparente, për të mbështetur përmirësimet në ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror që rezultojnë në llogaritje të ndryshme të tarifave të përcaktuara në paragrafët 2 dhe 3. Këto nxitje mund të aplikohen për ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror dhe/ose shfrytëzuesit e hapësirës ajrore.
2. Kur Republika e Kosovës vendos që të aplikojë një skemë nxitëse për ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror, ajo duhet që, pas konsultimeve të referuara në Nenin 17, të vendosë paraprakisht kushtet për përcaktimin e nivelit maksimal të pagesës njësi ose të të ardhurave për secilin vit, përgjatë një periudhe që nuk i kalon pesë vjet. Këto kushte duhet të vendosen duke iu referuar nivelit të planifikuar të kostove (duke përfshirë kostot e kapitalit) gjatë asaj periudhe dhe gjithashtu mund të përcaktojë modulime financiare (mbi ose nën kostot e pritshme) bazuar në aspektet e veçanta të performancës së ofruesve të shërbimeve të navigacionit ajror, që mund të përfshijnë efikasitetin, cilësinë e shërbimit, performancën e projekteve të veçanta, momenteve historike apo kompetencave apo nivelin e bashkëpunimit me ofruesit e tjerë të shërbimeve të navigacionit ajror në funksion të marrjes në konsideratë të efekteve të rrjetit.
3. Kur Republika e Kosovës vendosë që të aplikojë një skemë nxitëse, duke përfshirë edhe modulimet e natës, lidhur me shfrytëzuesit e shërbimeve të navigacionit ajror, ajo duhet që, pas konsultimeve të përmendura në Nenin

17, të modulojë tarifat e shkaktuara nga ta, në mënyrë që të pasqyrojë përpjekjet e bëra nga ata shfrytëzues për të optimizuar përdorimin e shërbimeve të navigacionit ajror, për të zvogëluar kostot e përgjithshme të atyre shërbimeve dhe për të rritur efikasitetin e tyre, veçanërisht duke ulur tarifat sipas pajisjeve të fluturakes që rritin kapacitetin ose për kompensimin e papërshtatshmërisë në zgjedhjen e rrugëve më pak të ngjeshura.

Skema nxitëse duhet të jetë e kufizuar në kohë, fushëveprim dhe sasi. Kursimet e përlllogaritura, të gjeneruara nga përmirësimet e efikasitetit operacional duhet që së paku të kompensojnë shpenzimet e nxitjeve brenda një kornize të arsyeshme kohore. Skema do të jetë subjekt i rishikimeve të rregullta duke përfshirë përfaqësuesit e përdoruesve të hapësirës ajrore.

4. Kur të miratohen skemat nxitëse, AAC-ja duhet të monitorojë zbatimin e mirëfilltë të këtyre skemave nxitëse nga ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror.

Neni 13

Vendosja e tarifave njësi për zonat e tarifimit

1. AAC-ja duhet të përkujdeset që të vendosen tarifat njësi në bazë vjetore për secilën zonë tarifore. AAC-ja gjithashtu mund të sigurojë që tarifat njësi janë vendosur qysh më përpara për çdo vit për një periudhë që nuk e kalon 5 vjet.
2. Në rast të ndryshimeve madhore të papritura të trafikut apo kostove, tarifat njësi mund të amendohen gjatë rrjedhës së vitit.
3. AAC-ja duhet të informojë Komisionin dhe EUROCONTROL-in, kur duhet, për vendosjen e tarifave njësi për çdo zonë tarifimi.

Neni 14

~~Orari për përcaktimin e tarifës njësi të mbikalimit~~

- ~~1. Gjatë vitit që i paraprinë hyrjes në fuqi të tarifave të mbikalimit, ofruesi duhet të dorëzojë dy herë në vit tek AAC-ja koston bazë për tarifat e mbikalimit së bashku me numrin e parashikuar të njësisve të mbikalimit. Së pari bëhet dorëzimi fillestar përpara miratimit të Kornizës Afatmesme të Shpenzimeve dhe dorëzimi përfundimtar përpara dëgjimeve buxhetore në Ministrinë e Financave.~~

~~Datat aktuale të raportimit në AAC do të përcaktohen nga AAC-ja çdo vit, varësisht nga kalendari buxhetor gjatë vitit raportues i publikuar nga Ministria e Financave.~~

- ~~2. Kostoja bazë e cila referohet në paragrafin 1, do të paraqitet në përputhje me tabelat e përcaktuara në Shtojcën II dhe VI të kësaj Rregulloreje.~~

- ~~3. Së bashku me koston bazë ofruesi duhet të paraqesë tek AAC ja informacione shtesë në lidhje me veprimtarinë e ofruesit, siç përcaktohet në Shtojcën II dhe VI të kësaj Rregulloreje.~~
- ~~4. Deri më 1 qershor të vitit i cili i paraprinë vitit kur tarifa e mbikalimit hyn në fuqi, në rastin e koston bazës fillestare, dhe 1 nëntor në rastin e koston bazë përfundimtare, AAC ja do t'i siguroj EUROCONTROL-it, nëse kështu kërkohet, tabelat e raportimit për tarifën e mbikalimit për vitin e ardhshëm, së bashku me informacionet e duhura shtesë.~~
- ~~5. Kostoja bazë, së bashku me numrin e parashikuar të njësive të shërbimeve të mbikalimit, të caktuara në përputhje me dispozitat e paragrafëve 1 deri në 4, të cilat ofruesi do t'ia dorëzojë AAC së për miratim brenda datave të përcaktuara sipas paragrafit 1 do të jetë bazë për krijimin e tarifës njësi të mbikalimit.~~
- ~~6. Tarifa njësi e mbikalimit, e përcaktuar në bazë të koston bazë përfundimtare, do të miratohet apo refuzohet për t'u miratuar nga AAC ja në bazë të një vendimi administrativ pas miratimit të buxhetit të Agjencisë së Shërbimeve të Navigacionit Ajror. AAC ja do të refuzojë miratimin e tarifës njësi të mbikalimit, në qoftë se ato nuk janë në përputhje me dispozitat ligjore.~~
- ~~7. Ofruesi duhet të ri dorëzojë në AAC tarifën njësi të mbikalimit për miratim, brenda 7 ditëve nga data e pranimit të refuzimit.~~
- ~~8. Në rast se tarifa njësi e mbikalimit nuk miratohet deri më 1 janar të vitit që këto tarifa hyjnë në fuqi, ofruesi duhet të zbatojë tarifë njësi të mbikalimit të përcaktuar nga AAC ja, në bazë të koston bazë përfundimtare të dorëzuar dhe numrit të parashikuar të njësive të mbikalimit të paraqitur.~~

Neni 14

Orari dhe procedura për përcaktimin e tarifës njësi të mbikalimit

1. Ofruesi i shërbimeve duhet të dorëzojë në AAC bazën e koston për tarifën njësi të mbikalimit së bashku me numrin e parashikuar të njësive të mbikalimit, të përcaktuara dy herë në vit gjatë vitit që i paraprin hyrjes në fuqi të tarifës njësi; dorëzimi fillestar jo më vonë se 1 qershor dhe dorëzimi përfundimtar jo më vonë se 10 nëntor.
2. Baza e koston e përmendur në paragrafin 1 paraqitet në përputhje me tabelat e përcaktuara në Shtojcat II dhe VI të kësaj Rregulloreje.
3. Së bashku me bazën e koston, ofruesi duhet të dorëzojë në AAC informatat shtesë siç përcaktohen në Shtojcat II dhe VI të kësaj Rregulloreje lidhur me aktivitetin e ofruesit të shërbimeve.
4. Deri më 1 qershor të vitit që i paraprin vitit të hyrjes në fuqi të tarifës njësi të mbikalimit në bazë të koston, dhe deri më 10 nëntor në rastin e bazës përfundimtare, AAC do t'i siguroj EUROCONTROL-it, nëse kërkohet, tabelat raportuese për tarifën njësi të mbikalimit për vitin pasues së bashku me informatat përkatëse shtesë.
5. Baza e koston së bashku me numrin e parashikuar të njësive të mbikalimit, të përcaktuara në përputhje me dispozitat e paragrafëve 1-4, janë baza për përcaktimin e tarifës njësi të mbikalimit, të cilat ofruesi duhet t'i dorëzojë për miratim në AAC brenda afateve të përcaktuara në paragrafin 1.

6. Tarifa për njësi të mbikalimit, e përcaktuar sipas bazës përfundimtare të koston, miratohet ose refuzohet për miratim nga AAC-ja përmes një vendimi administrativ. AAC refuzon miratimin e tarifës njësi të mbikalimit nëse nuk është në përputhje me dispozitat ligjore.
7. Në rast refuzimi, ofruesi mund të bëjë ridorëzim për miratim të tarifës së mbikalimit brenda 7 ditëve nga data e dorëzimit të refuzimit.
8. OSHINA është e obliguar të publikojë në faqen e saj zyrtare vendimin e referuar në nenin 14.6 për tarifën njësi të mbikalimit të nxjerrë nga AAC-ja.

(Neni 4 i Rregullores 05/2026)

Neni 15

Orari për përcaktimin e tarifës njësi terminale

1. ~~Gjatë vitit që i paraprinë hyrjes në fuqi të tarifës terminale të navigacionit, ofruesi duhet të dorëzojë dy herë në vit tek AAC-ja koston bazë për tarifën terminale së bashku me numrin e parashikuar të njësive të shërbimeve të terminalit, të caktuara për secilën zonë tarifore të terminalit. Së pari bëhet dorëzimi fillestar përpara miratimit të Kornizës Afatmesme të Shpenzimeve dhe dorëzimi përfundimtar përpara dëgjimeve buxhetore në Ministrinë e Financave.~~

~~Datat aktuale të raportimit në AAC duhet të caktohen çdo vit nga AAC-ja, varësisht nga kalendari buxhetor gjatë vitit raportues i publikuar nga Ministria e Financave.~~

2. ~~Kostoja bazë, duke iu referuar paragrafit 1, duhet të paraqitet në përputhje me tabelat e përcaktuara në Shtojcat II dhe VI të kësaj Rregulloreje.~~
3. ~~Së bashku me koston bazë, ofruesi do t'i dorëzojë AAC-së informata shtesë, siç përcaktohet në Shtojcat II dhe VI të kësaj Rregulloreje, lidhur me veprimtarinë e ofruesit.~~
4. ~~AAC-ja mund të kërkojë që ofruesi të dorëzojë informata dhe shpjegime shtesë.~~
5. ~~Kostoja bazë së bashku me numrin e parashikuar të njësive të shërbimeve terminale, të caktuara për çdo zonë tarifore të terminalit në përputhje me dispozitat e paragrafëve 1-4, të cilat ofruesi i paraqet tek AAC-ja për miratim brenda datave të përcaktuara, do të jenë bazë për krijimin e tarifës njësi terminale në zona tarifore.~~
6. ~~Tarifa njësi terminale, e caktuar në bazë të koston bazë përfundimtare do të miratohet ose refuzohet për t'u miratuar nga AAC-ja në bazë të një vendimi administrativ, pas miratimit të buxhetit të Agjencisë për Shërbimet e Navigacionit Ajror. AAC-ja do të refuzojë miratimin e tarifës njësi terminale, në qoftë se ato nuk janë në përputhje me dispozitat ligjore.~~
7. ~~Ofruesi duhet të ri-dorëzojë për miratim në AAC tarifën njësi terminale, brenda 7 ditëve nga data e pranimit të refuzimit.~~
8. ~~Në rast se nuk miratohet tarifa njësi terminale deri më 1 janar të vitit që këto tarifa duhet të hyjnë në fuqi, ofruesi do të zbatojë tarifën njësi terminale të përcaktuar nga AAC-ja në bazë të dorëzimit të bazës përfundimtare të~~

~~kostove dhe numrit të parashikuar të njësive të shërbimit të terminalit, të paraqitura për secilën zonë tarifore të terminalit.~~

Neni 15

Orari dhe procedura për përcaktimin e tarifës njësi terminale

1. OSHNA duhet të dorëzojë në AAC bazën e kostos për tarifën njësi terminale së bashku me numrin e parashikuar të njësive të shërbimeve të terminalit, të përcaktuara për secilën zonë tarifore të terminalit dy herë në vit gjatë vitit që i paraprin hyrjes në fuqi të tarifës terminale – dorëzimi fillestar jo më vonë se 5 prill dhe dorëzimi përfundimtar jo më vonë se 5 nëntor.
2. Gjatë dorëzimit fillestar, OSHNA duhet të dorëzojë në AAC dokumentet/informatat në vijim në formë elektronike dhe kopje fizike:
 - (a) Bazën e kostos të përmendur në paragrafin 1 e cila paraqitet në përputhje me tabelat e përcaktuara në Shtojcat II dhe VI të kësaj Rregulloreje.
 - (b) Informacionin shtesë, siç përcaktohen në Shtojcat II dhe VI të kësaj Rregulloreje lidhur me aktivitetin e ofruesit;
 - (c) Kostot e personelit duhet të shoqërohen me një listë të detajuar që tregon pozitat e stafit, pagat, përfitimet dhe periudhën e punësimit për secilin punonjës (duke përfshirë ata që pritet të rekrutohen) gjatë viteve n dhe n+1.
 - (d) Kostot e tjera operative shoqërohen me një ndarje të detajuar të kostove për vitin n dhe n+1.
 - (e) Kostot e amortizimit mbështeten me një listë të detajuar të aseteve (BAR) që i nënshtrohen amortizimit, duke treguar periudhën e amortizimit për secilin aset në përputhje me nenin 6.2. Lista përfshin të gjitha detajet relevante të planit të amortizimit dhe duhet të përditësohet për të përjashtuar asetet që nuk janë më në përdorim ose janë larguar nga operimi;
 - (f) Raportin e pranimi të mallrave/shërbimeve për asetet e shtuara në BAR;
 - (g) Kostoja e kapitalit mbështetet me një llogaritje të detajuar siç përcaktohet në paragrafët 2 dhe 3 të nenit 6;
 - (h) Plani i investimeve kapitale paraqitet me arsyetim të detajuar duke përfshirë kostot e vlerësuara, burimet e financimit dhe afatin e pritshëm të zbatimit;
 - (i) Baza e aseteve të rregulluara e rivlerësuar, e cila përveç llogaritjes së amortizimit dhe kostos së kapitalit të aseteve aktuale përfshin edhe llogaritjen e amortizimit dhe kostos së kapitalit për asetet e reja të listuara në pikën (h) që pritet të hyjnë në operim gjatë vitit n+1;
 - (j) Raportin e të hyrave (të ardhurave) për vitin n-1;
 - (k) Raportin vjetor dhe raportin financiar i audituar për vitin n-1;
3. Gjatë dorëzimit përfundimtar OSHNA, duhet të dorëzojë në AAC dokumentet/informatat në vijim në formë elektronike dhe kopje fizike:
 - (a) Dokumentet e përmendura në pikën 15.2 (a) deri (i);
 - (b) Planin vjetor për vitin n+1 dhe Planin e biznesit që mbulon një periudhë

- minimale prej 5 vitesh;
- (c) Statusin e realizimit të secilit prej investimeve kapitale të miratuara për t'u financuar gjatë vitit n;
 - (d) Dëshmitë për fonde të mjaftueshme për të mbuluar planin e propozuar të investimeve kapitale duke specifikuar suficitin ose deficitin e pritur të fondeve që do të bartet në vitin n+1;
 - (e) Planin e parashikuar të pagesave të projekteve kapitale të planifikuara për vitin n+1;
 - (f) Llogaritjen e nën-mbulimit/mbi-mbulimit të kostove që merr parasysh kostot aktuale për vitet paraprake;
 - (g) Kostot e detajuara të trajnimeve për vitin n dhe planin e miratuar të trajnimeve me kosto për vitin n+1;
 - (h) Planin përfundimtar të prokurimit për vitin n+1;
 - (i) Nivelin e ekzekutimit të buxhetit të miratuar për vitin n, i ndarë në kosto të stafit, operative dhe projekte kapitale;
 - (j) Të dhënat aktuale të trafikut, së bashku me parashikimin paraprak të trafikut për nëntor dhe dhjetor.
4. AAC mund të kërkojë që ofruesi të dorëzojë informata dhe shpjegime shtesë. Mosdorëzimi i tyre dhe në kohë do të rezultojë me përjashtimin nga AAC të atyre kostove të pambështetura në bazën e kostos.
 5. Baza e kostos së bashku me numrin e parashikuar të njësive të shërbimeve terminale, të përcaktuara për secilën zonë tarifore terminale në përputhje me dispozitat e paragrafëve 1-4, do të jenë baza për përcaktimin e tarifave për njësi terminale në zonat tarifore, të cilat ofruesi duhet t'i dorëzojë për miratim në AAC brenda afateve të përcaktuara përkatësisht në paragrafin 1.
 6. Tarifa njësi terminale, e përcaktuar në bazë të kostos bazë përfundimtare, miratohet ose refuzohet për miratim nga AAC-ja përmes një vendimi administrativ. AAC-ja refuzon miratimin e tarifës njësi terminale nëse ajo nuk është në përputhje me dispozitat ligjore. Vendimi administrativ do të përshkruajë në detaje të gjitha kostot e miratuara si dhe projektet kapitale të miratuara nga AAC-ja për t'u financuar në vitin pasues. Ndryshimi i listës së miratuar të projekteve gjatë vitit është i mundur vetëm me miratim paraprak të AAC-së. OSHNA duhet të dorëzojë pranë AAC-së një arsyetim të detajuar për këtë ndryshim.
 7. Në rast refuzimi, ofruesi mund të bëjë ridorëzim për miratim të tarifës terminale brenda 7 ditëve nga data e dorëzimit të refuzimit.
 8. OSHNA është e obliguar të publikojë në faqen e saj zyrtare të internetit vendimin e referuar në nenin 15.6 për tarifën njësi terminale të nxjerrë nga AAC-ja.

(Neni 5 i Rregullores 05/2026)

Neni 15A

Përshtatja e kostos

Nënmbulimet ose mbimbulimet që rezultojnë nga diferenca ndërmjet të hyrave aktuale nga shërbimet e navigacionit ajror dhe kostove, bartën në vitin

n+2. Çdo diferencë e tillë duhet të evidentohet në pasqyrat financiare të audituara për vitin përkatës financiar dhe të përfshihet si faktor korigjues dy vjet pas hyrjes në fuqi të tarifës për vitin n, duke siguruar që përdoruesit të mos mbingarkohen apo nënngarkohen gjatë vitit rregullator.

(Neni 6 i Rregullores 05/2026)

Neni 16 **Mbledhja e tarifave**

1. AAC-ja mund të miratojë mbledhjen e tarifave nëpërmjet një tarife të vetme për çdo fluturim.
2. Shfrytëzuesit e shërbimeve të navigacionit ajror shpejtë dhe plotësisht do të paguajnë të gjitha tarifat e navigacionit ajror.
3. AAC-ja do të përkujdeset që të zbatohen masat efektive të zbatimit. Këto masa mund të përfshijnë mohimin e shërbimeve, ndalimin e fluturakes apo masat tjera të zbatimit në përputhje me ligjin në fuqi.

Neni 17 **Transparenca e mekanizmave të tarifimit**

- ~~1. AAC-ja duhet të përkujdeset që të konsultohen rregullisht përfaqësuesit e përdoruesve të hapësirës ajrore lidhur me politikën e tarifimit. Për këtë qëllim, Agjencia për Shërbime të Navigacionit Ajror duhet t'iu ofrojë atyre informacionet e nevojshme mbi mekanizmat e tyre të tarifimit, siç përcaktohet në Shtojcën VI, ose kur AAC-ja ka marrë vendimin e përmendur në Nenin 1(6), me informacionet e nevojshme siç përcaktohet në Shtojcën III, pjesa 2, dhe do të organizojë një seancë efektive dhe transparente të konsultimit për të paraqitur këtë informacion si dhe informacionet e përmendura në Nenin 8.~~

~~Ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror duhet të hartojnë një raport të dëgjimit dhe do t'ia përçojnë informatat AAC-së lidhur me rezultatet e konsultimeve të bëra në lidhje me kostot bazë të tarifave, duke përfshirë komentet e paraqitura nga përdoruesit.~~

AAC siguron që përfaqësuesit e përdoruesve të hapësirës ajrore të konsultohen rregullisht lidhur me politikën e tarifave. Për këtë qëllim, OSHNA, pasi të ketë bërë dorëzimin përfundimtar në AAC në përputhje me nenet 14 dhe 15, duhet të ju sigurojë përdoruesve të hapësirës ajrore informacionin e nevojshëm mbi mekanizmin e saj të tarifave siç përcaktohet në Shtojcën VI, ose kur AAC ka marrë vendimin e referuar në nenin 1(6), informacionin e nevojshëm siç përcaktohet në Shtojcën III, pjesa 2, dhe organizon një seancë konsultimi efektive dhe transparente për të paraqitur këtë informacion si dhe informacionin e referuar në nenin 8.

Ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror hartojnë një raport të konsultimit dhe duhet t'ja përcjellin AAC-së informacionin mbi rezultatet e konsultimeve të zhvilluara lidhur me bazat e kostos së tarifave, duke përfshirë komentet e paraqitura nga përdoruesit.

(Neni 7 i Rregullores 05/2026)

2. Pa rënë ndesh me Nenin 18 të Rregullores së ofrimit të shërbimeve, dokumentacioni përkatës do të vihet në dispozicion të përfaqësuesve të shfrytëzuesve të hapësirës ajrore, të Komisionit, EUROCONTROL-it dhe autoriteteve mbikëqyrëse kombëtare tri javë para seancës së konsultimit.

KAPITULLI IV

DISPOZITA PËRFUNDIMTARE

Neni 18 Ankesa

AAC-ja duhet të përkujdeset që vendimet e marra në përputhje me këtë Rregullore të arsyetohen në mënyrë të duhur, dhe t'i nënshtrohen një shqyrtimi efektiv dhe/ose një procedure ankimore.

Neni 19 Lehtësimi i monitorimit të përputhshmërisë

Ofruesit e shërbimit të navigacionit ajror duhet të marrin masa për lehtësimin e inspektimeve dhe analizave nga ana e autoritetit mbikëqyrës kombëtar apo të organizatës së njohur, që vepron në emër të autoritetit, duke përfshirë edhe vizitat në terren. Personat e autorizuar nga këto organe do të kenë kompetenca që:

- (a) të shqyrtojnë dokumentet përkatëse të kontabilitetit, librat e aseteve, inventarët dhe të çfarëdo materiali tjetër përkatës në caktimin e tarifave të navigacionit ajror;
- (b) të bëjnë kopje apo ekstrakte të dokumenteve të tilla;
- (c) të kërkojnë shpjegime gojore në terren;
- (d) të hyjnë në hapësirat përkatëse, tokat apo mjetet e transportit.

Inspektimet dhe analizat e tilla duhet të bëhen në përputhje me procedurat në fuqi në Republikën e Kosovës.

Neni 20 Shfuqizimi

Kjo Rregullore e shfuqizon Rregulloren Nr. 14/2010 që parasheh skemën e përbashkët tarifore për shërbimet e navigacionit ajror dhe Rregulloren Nr. 2/2011 mbi tarifatat terminale të navigacionit.

Neni 21
Versioni mbizotërues

Në rast të interpretimit të Rregullores së Komisionit, do të përdoret versioni origjinal në gjuhën angleze i publikuar në Gazetën Zyrtare të Bashkimit Evropian.

Neni 22
Dispozitat kalimtare

Hyrja në fuqi e kësaj rregulloreje nuk i heq autoritetin e dhënë Organizatës Veri-Atlantike (NATO) në lidhje me hapësirën ajrore të Republikës së Kosovës.

Neni 23
Hyrja në fuqi

Kjo rregullore hyn në fuqi pesëmbëdhjetë (15) (7) ditë pas nënshkrimit të saj.

Prishtinë, 10 shkurt 2016 **25 Maj 2026**

(Neni 8 i Rregullores 05/2026)

Arianit Islami
Drejtor i Përgjithshëm

SHTOJCA I

VLERËSIMI I KUSHTEVE PËR OFRIMIN E SHËRBIMEVE TË NAVIGACIONIT AJROR NË AEROPORTET TË CILAT JANË NË KUADËR TË NENIT 1(6)

Kushtet që duhen vlerësuar sipas Nenit 1(6) janë si më poshtë:

1. Shkalla në të cilën ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror mund të ofrojnë apo të tërhiqen nga ofrimi i shërbimeve të navigacionit ajror në aeroporte:
 - ekzistimi ose jo i pengesave të mëdha ekonomike që do ta pengonin ofruesin e shërbimeve të navigacionit ajror në ofrimin apo që të tërhiqet nga ofrimi i shërbimeve të navigacionit ajror,
 - ekzistimi ose jo i pengesave të mëdha ligjore që do ta pengonin ofruesin e shërbimeve të navigacionit ajror në ofrimin apo që të tërhiqet nga ofrimi i shërbimeve të navigacionit ajror,
 - kohëzgjatja e kontratës,
 - ekzistimi i një procedure që mundëson transferimin e aseteve dhe të personelit nga një ofrues i shërbimeve të navigacionit ajror në tjetrin.
2. Shkalla në të cilën aeroportet mund të vendosin lirisht se kush do të ofrojë shërbime të navigacionit ajror, duke përfshirë opsionin e vetë-furnizimit:
 - aftësia e aeroporteve për të shkuar kah vetë-ofrimi i shërbimeve të navigacionit ajror,
 - ekzistimi ose jo i pengesave ligjore, kontraktuale ose praktike ndaj mundësisë së një aeroporti për të ndërruar ofruesin e shërbimeve të navigacionit ajror,
 - roli i përfaqësuesve të shfrytëzuesve të hapësirës ajrore në procesin e përzgjedhjen së ofruesit të shërbimeve të navigacionit ajror.
3. Shkalla në të cilën ekziston një numër ofruesish të shërbimeve të navigacionit ajror prej të cilëve aeroportet mund të zgjedhin:
 - prania ose jo e ngurtësisë strukturore që e pengon zgjedhjen efektive të shërbimeve të navigacionit ajror për aeroportet,
 - dëshmia e ofruesve alternativë të shërbimeve të navigacionit ajror, duke përfshirë opsionin e vetë-furnizimit që ofron zgjedhje në përzgjedhjen e shërbimeve të navigacionit ajror nga ana e aeroporteve.
4. Shkalla në të cilën aeroportet u nënshtrohen trysnive të kostos komerciale apo rregullimit të bazuar në stimuj:
 - nëse aeroportet konkurrojnë në mënyrë aktive për bizneset e transportit ajror,
 - shkalla në të cilën aeroportet marrin për sipër tarifën e shërbimeve të navigacionit ajror,
 - nëse aeroportet operojnë në një mjedis konkurrues apo nën stimuj ekonomikë që synojnë të kufizojnë çmimet apo përndryshe të nxisin uljen e kostove.

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

Të dhëna plotësuese mbi kursin e këmbimit të valutës kombëtare me Euron

| | | | | | | | | |
|----------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Kursi i këmbimit (1 EUR =) | | | | | | | | |
|----------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|

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

Të dhëna plotësuese mbi koston e kapitalit

| | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Kapitali mesatar operativ | | | | | | | | |
| Prej të cilit, asetet mesatare afatgjata | | | | | | | | |
| Kostoja e kapitalit para tatimit (%) | | | | | | | | |
| Të ardhurat nga ekuiteti (%) | | | | | | | | |
| Interesi mesatar mbi borxhet (%) | | | | | | | | |

2. INFORMATAT SHITESË

Përveç kësaj, AAC-ja dhe ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror duhet të ofrojë së paku edhe informatat e mëposhtme:

- përshkrimin e metodologjisë së përdorur për alokimin e kostove të objekteve ose shërbimeve ndërmjet shërbimeve të ndryshme të navigacionit ajror në bazë të listës së objekteve dhe shërbimeve në Planin Rajonal të Navigacionit Ajror të ICAO-s, Rajoni Evropian (Doc 7754) dhe përshkrimit të metodologjisë së përdorur për alokimin e atyre kostove midis zonave të ndryshme të tarifimit,
- përshkrimin dhe shpjegimin e dallimit ndërmjet shifrave të planifikuara dhe atyre aktuale për vitin (n - 1),
- përshkrimin dhe shpjegimin e kostove të planifikuara pesë-vjeçare në bazë të planit të biznesit,
- përshkrimin e kostove të shkaktuara nga AAC-ja (kostot e tjera shtetërore),
- përshkrimin dhe shpjegimin e metodës së miratuar për llogaritjen e kostove të zhvlerësimit: kostot historike ose ato aktuale. Kur të miratohet metoda aktuale e kontabilitetit të kostove aktuale, të jepen të dhëna të krahasueshme të kostove historike,
- arsyetimin për koston e kapitalit, duke përfshirë komponentët e bazës së asetit,
- përshkrimin e kostove për secilin aeroport, për secilën zonë tarifore të terminalit; për aerodromet me më pak se 20 000 lëvizje në vit të transportit ajror komercial, të llogaritura si mesatare tri viteve paraqirë, kostot mund të paraqiten në formë agregate për çdo aerodrom,
- zbrëthimi i kostove meteorologjike në mes kostove të drejtpërdrejta dhe 'kostove kryesor MET' të përkufizuara si kosto për mbështetjen e objekteve dhe shërbimeve meteorologjike, që shërbejnë gjithashtu për nevojat meteorologjike në përgjithësi. Këtu përfshihen analizat e përgjithshme dhe parashikimi, vëzhgimet e motit me radar dhe satelit, rrjetet e vrojtimit të ajrit të sipërfaqes dhe të shtresës së sipërme, sistemet meteorologjike të komunikimit, qendrat e përpunimit të të dhënave dhe mbështetja e hulumtimit kryesorë, trajnimit dhe administratës,
- përshkrimin e metodologjisë së përdorur për alokimin e kostove të përgjithshme të MET-it dhe kostove kryesore të MET-it për aviacionin civil dhe zonat e ndërmjetme të tarifimit.

SHTOJCA III

KËRKESAT SPECIFIKE TË TRANSPARENCËS PËR OFRIMIN E SHËRBIMEVE TË NAVIGACIONIT AJROR NË AEROPORTET TË CILAT PËRFSHIHEN NË KUADËR TË NENIT 1(6)

1. KOSTOT E SHËRBIMEVE TË NAVIGACIONIT AJROR

1.1. Tabela e raportimit

Ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror do të plotësojnë tabelën e mëposhtme të raportimit për secilën zonë të tarifimit të terminaleve nën përgjegjësinë e tyre.

Shifrat duhet të jenë aktuale për vitin (n - 3) deri në vitin (n - 1) dhe shifrat e planifikuara për vitin (n) e tutje. Kostot aktuale do të përcaktohen në bazë të llogarive të vërtetuara. Kostot e planifikuara do të caktohen në bazë të planit të biznesit të kërkuar nga certifikata.

Kostot do të përcaktohen në valutën kombëtare.

Tabela 1

Kostot e përgjithshme

Organizata:

Zona e tarifimit:

Viti n:

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

Hollësitë sipas natyrës

| | | | | | | | | | |
|------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Personeli | | | | | | | | | |
| Kostot tjera operative | | | | | | | | | |
| Zhvlerësimi | | | | | | | | | |
| Kostoja e kapitalit | | | | | | | | | |
| Artikujt e veçantë | | | | | | | | | |
| Kostot e përgjithshme | | | | | | | | | |

1.2. Informata shtesë

Ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror, përveç tjerash, duhet të ofrojnë së paku edhe informatat e mëposhtme:

- përshkrimin e metodologjisë së përdorur për alokimin e kostove të objekteve dhe të shërbimeve ndërmjet shërbimeve të ndryshme të navigacionit ajror, në bazë të listës së objekteve dhe shërbimeve të listuara në Planit Regjional të ICAO-s për Navigacionin Ajror, Rajoni Evropian (Dok. 7754)
- përshkrimin dhe shpjegimin e dallimeve ndërmjet shifrave jo-konfidenciale të planifikuara dhe atyre aktuale për vitin (n-1),
- përshkrimin dhe shpjegimin e kostove dhe investimeve të planifikuara jo-konfidenciale pesëvjeçare lidhur me trafikun e pritshëm,
- përshkrimin dhe shpjegimin e metodës së miratuar për llogaritjen e kostove të zhvlerësimit: kostot historike ose ato aktuale,
- shpjegimin për koston e kapitalit.

2. FINANCIMI I SHËRBIMEVE TË NAVIGACIONIT AJROR

Ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror duhet të ofrojnë informacionet e mëposhtme për secilën zonë të tarifimit të terminaleve:

- përshkrimin e mënyrës(-ve) të financimit të kostove të shërbimeve të navigacionit ajror.

SHTOJCA IV

LLOGARITJA E NJËSIVE TË SHËRBIMIT TË RUTËS

1. Njësia e shërbimeve të rutës duhet të llogaritet duke shumëzuar faktorin e distancës me atë të peshës për fluturaken e caktuar.
2. Faktori i distancës gjendet duke pjesëtuar me njëqind numrin e kilometrave të fluturuara në distancën e rrethit të madh ndërmjet pikës hyrëse dhe dalje të zonave të tarifimit, sipas planit të fundit të fluturimit, të paraqitur nga fluturakja përkatëse për qëllime të rrjedhës së trafikut ajror.
3. Nëse pika dalje dhe ajo hyrëse e një fluturimi janë të njëjta në një zonë të tarifimit, faktori i distancës është i barabartë me largësinë e distancës së rrethit të madh ndërmjet këtyre pikave dhe pikës më të largët të planit të fluturimit.
4. Distanca e cila duhet të merret për bazë, duhet të zvogëlohet për 20 kilometra për çdo ngritje dhe aterrim në territorin e Republikës së Kosovës.
5. Faktori i peshës, i shprehur si shifër e marrë me dy decimale, do të jetë rrënja katrore e herësit të fituar duke pjesëtuar me pesëdhjetë numrin e tonelatave metrike në peshën maksimale të certifikuar të ngritjes së fluturakes, siç paraqitet në certifikatën e përshtatshmërisë ajrore apo në ndonjë dokument të barasvlershëm zyrtar të ofruar nga operatori i fluturakes. Në rastet kur kjo peshë nuk dihet, përdoret pesha e fluturakes më të rëndë të llojit të njëjtë që ekziston. Në rastet kur një fluturake ka më shumë se një peshë maksimale të certifikuar të ngritjes, përdoret pesha më e lartë. Në rastet kur një operator i fluturakes operon dy ose më tepër fluturake që janë versione të ndryshme të të njëjtit lloj, përdoret mesatarja e peshave maksimale të ngritjes të të gjitha fluturakeve të tija të atij lloji për secilën fluturake të atij lloji. Llogaritja e faktorit të peshës sipas llojit të fluturakes dhe sipas operatorit duhet të bëhet të paktën një herë në vit.

SHTOJCA V

LLOGARITJA E NJËSIVE TË SHËRBIMIT TË TERMINALIT

1. Njësia e shërbimit të terminalit do të jetë e barabartë me faktorin e peshës për fluturaken e caktuar.
2. Faktori i peshës, i shprehur si shifër e marrë me dy decimale, do të jetë herësi i fituar duke pjesëtuar me pesëdhjetë numrin e tonelatave metrike me peshën maksimale të certifikuar gjatë ngritjes së fluturakes, siç përcaktohet në paragrafin 5 të Shtojcës IV, në fuqinë e 0,7.

SHTOJCA VI

MEKANIZMI I TARIFIMIT

1. TABELA E RAPORTIMIT

AAC-ja duhet të plotësojë tabelën e mëposhtme të raportimit për secilën zonë të tarifimit nën përgjegjësinë e saj. AAC-ja gjithashtu duhet të ofrojë Tabelën 1 të konsoliduar për secilën zonë të tarifimit nën përgjegjësinë e saj. Në rastet kur një zonë tarifore shtrihet përgjatë gjithë hapësirës ajrore të më shumë se një Shteti, ata duhet ta plotësojnë tabelën bashkërisht ne përputhje me rregullat e përcaktuara në Nenin 4(4).

Shifrat duhet të jenë aktuale për vitin (n - 3) deri në vitin (n - 1) dhe shifrat e planifikuara për vitin (n) e tutje. 'Kostot e përgjithshme' do të caktohen si shuma e të gjitha kostove të përgjithshme të paraqitura në Tabelën 1 të cilat janë alokuar për këtë zonë të tarifimit.

Tabela 2

Llogaritja e normës

Organizata (t)

Zona e tarifimit:

Viti n:

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

Norma (në Euro)

| | | | | | | | | | |
|--------------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Kostot e përgjithshme ⁽¹⁾ | | | | | | | | | |
| Kostot e fluturimeve të përjashtuara | | | | | | | | | |
| Shumat e bartura në vitin (n) | | | | | | | | | |
| Të hyrat prej burimeve tjera | | | | | | | | | |
| Kostot e tarifueshme | | | | | | | | | |
| Njësitë e përgjithshme të shërbimit | | | | | | | | | |
| Njësitë e tarifueshme të shërbimit | | | | | | | | | |
| Norma ⁽²⁾ | | | | | | | | | |

(1) Si shuma e kostove të përgjithshme të paraqitura në Tabelën 1 që i janë alokuar kësaj zone të tarifimit (në rastet kur shërbime të caktuara të navigacionit ajror transferohen diku tjetër, kostoja që duhet marrë për bazë është kostoja e shpenzimeve vjetore).

(2) Norma = Kostoja e tarifueshme / Njësitë e tarifueshme të shërbimit.

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

Norma (në valutë kombëtare)

| | | | | | | | | | |
|----------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Kursi i këmbimit (1 EUR =) | | | | | | | | | |
| Norma | | | | | | | | | |

2. INFORMATA SHITESË

AAC-ja duhet, përveç tjerash, të mbledhë dhe ofrojë së paku edhe informatat e mëposhtme:

- përshkrimin dhe arsyetimin për caktimin e zonave të ndryshme të tarifimit, në veçanti përkitazi me zonat tarifore të terminaleve dhe ndër-subvencioneve të mundshme ndërmjet aeroporteve,
 - përshkrimin dhe shpjegimin për llogaritjen e njësive të tarifueshme të shërbimit të parashikimit,
 - përshkrimin dhe shpjegimin e metodologjisë së përdorur për nxjerrjen e bilancit që rrjedh nga nxjerrja e mbi apo sipas viteve paraprake,
 - përshkrimin e politikës së përjashtimeve dhe përshkrimin e mjeteve financiare për të mbuluar kostot përkatëse,
 - përshkrimin e të hyrave prej burime të tjera, kur ato ekzistojnë,
 - përshkrimin dhe shpjegimin e stimuljeve të zbatuar për ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror, dhe në veçanti, modalitetet që do të zbatohen në caktimin e kushteve rregullatore për nivelin e normave. Përshkrimin dhe shpjegimin e objektivave, në aspektin e performancës dhe të modaliteteve, për t'i marrë ato parasysh në caktimin e normave maksimale,
 - përshkrimin e planeve të ofruesve të shërbimeve të navigacionit ajror për të përmbushur kërkesën e planifikuar dhe objektivat e performancës,
 - përshkrimin dhe shpjegimin e stimuljeve që zbatohen për shfrytëzuesit e shërbimeve të navigacionit ajror.
-