

KAITSEMINISTER

MÄÄRUS

Kaitselennunduse lennuvälja ja kopteriväljaku lähiümbruse mõõtmed ja kõrguspiirangute miinimum- ja maksimummõõtmed ning lähiümbruse mõõtmete ja kõrguspiirangute miinimumnõuded

Määrus kehtestatakse lennundusseaduse § 46³⁸ lõike 3 alusel.

§ 1. Reguleerimisala

Käesoleva määrusega kehtestatakse:

- 1) kaitselennunduse lennuvälja lähiümbruse mõõtmed ja kõrguspiirangute miinimum- ja maksimummõõtmed ning lähiümbruse mõõtmete ja kõrguspiirangute miinimumnõuded lennuraja klassifikatsiooni kaupa;
- 2) kaitselennunduse kopteriväljaku lähiümbruse mõõtmed ja kõrguspiirangute miinimum- ja maksimummõõtmed ning lähiümbruse mõõtmete ja kõrguspiirangute miinimumnõuded kopteri lennuklassi alusel.

§ 2. Kaitselennunduse lennuvälja lähiümbruse mõõtmed ja kõrguspiirangute miinimum- ja maksimummõõtmed

Kaitselennunduse lennuvälja lähiümbruse takistuste piirangupinnad ja nende miinimum- ja maksimummõõtmed on järgmised:

- 1) sisemine horisontaalne piirangupind – lennuraja lävedest väljapoole kujundatud 2–4 kilomeetrise raadiusega poolringide ja nende ühiste puutujatega piiratud ala projektsioon 45 meetri kõrgusele lennuvälja kontrollpunkti kõrgustasandist;
- 2) kooniline piirangupind – horisontaalse piirangupinna servast väljapoole kaldega 1:20 tõusev, lennuvälja kontrollpunkti kõrgustasandist 80–145 meetri kõrguseni ulatuv pind;
- 3) lähenemisectori piirangupind – lennuraja lävest 30–60 meetri kauguselt algav ning väljapoole raja telje pikenduse suunas 2–5 protsendilise kaldega läve kõrgustasandilt tõusev sümmeetriline trapetsikujuline pind, mille laius raja läve kohal on 60–300 meetrit, laienemine mõlemale poole 10–15 protsenti ja pikkus 1600–15000 meetrit;
- 4) sisemine lähenemise piirangupind – lennuraja lävest 60 meetri kauguselt ja 90–120 meetri laiuselt raja telje pikenduse suunas kaldega 2–2,5 protsenti läve kõrgustasandist kuni 900 meetri kauguseni ulatuv pind;
- 5) tõususectori piirangupind – lennuraja lävest 30–60 meetri kauguselt ja 60–180 meetri laiuselt algav väljapoole raja telje pikenduse suunas 1,6–5 protsendilise kaldega läve kõrgustasandist tõusev ning mõlemale poole 10–12,5 protsenti laienev kuni 1600–4080 meetri kauguseni ulatuv trapetsikujuline pind koos selle jätkuks oleva samas sihis 15 000 meetri kauguseni ulatava ristkülikukujulise pinnaga;
- 6) ülemineku piirangupind – lennuriba äärest väljapoole kaldega 14,3–20 protsenti lennuraja telgjoone kõrgustasandist tõusev horisontaalse piirangupinna sisemise ääre ning tõususectori või lähenemisectori pindade kokkupuute punktideni ulatuv trapetsikujuline tasapind;
- 7) sisemine lähenemise piirangupind – lennuraja lävest 60 meetri kauguselt ja 90–120 meetri laiuselt raja telje pikenduse suunas kaldega 2–2,5 protsenti läve kõrgustasandist kuni 900 meetri kauguseni

ulatuv pind;

8) sisemine ülemineku piirangupind – lennuraja lävedest raja telje pikenduse suunas kuni 900 meetri kauguseni ja 90–120 meetri laiune kaldega 33,3–40 protsenti läve kõrgustasandist 45 meetri kõrguseni ulatuv pind;

9) katkestatud maandumise piirangupind – lennuraja vastaslävest algav tõusu suunas 90–120 meetri laiune laienemisega 10 protsenti mõlemale poole ja kaldega 3,33–4 protsenti läve kõrgustasandilt tõusev kuni kauguseni 1800 meetrit ulatuv pind;

10) lennuvälja kaitsevöönd moodustab riskülikujukulise ala, mis ulatub 150–500 meetrini lennuraja telgjoonest mõlemale poole ja 600–2300 meetrini lennuraja lävedest lähenemisalade suunas.

§ 3. Kaitselendunduse lennuvälja lähiümbruse mõõtmete ja kõrguspiirangute miinimumnõuded lennuraja klassifikatsiooni kaupa

Kaitselendunduse lennuvälja lähiümbruse mõõtmete ja kõrguspiirangute miinimumnõuded lennuraja klassifikatsiooni kaupa on toodud määruse lisa 2.

§ 4. Kaitselendunduse kopteriväljaku lähiümbruse mõõtmed ja kõrguspiirangute miinimum- ja maksimummõõtmed

(1) Kaitselendunduse kopteriväljaku lähiümbruse takistuste piirangupinnad ja nende miinimum- ja maksimummõõtmed on järgmised:

1) lähenemissektori piirangupind – ohutusala piirist väljapoole tõusu suunas 4,5–16 protsendilise kaldega kopteriväljaku kontrollpunkti tasandist tõusev sümmeetriline trapetsikujuline pind, mille alglaius võrdub ohutusala laiusega ja mille laienemine mõlemale poole on 10–15 protsenti ning mis ulatub kauguseni 1075–3386 meetrit ohutusala piirist;

2) tõususektori piirangupind – ohutusala piirist väljapoole tõusu suunas 4,5–16 protsendilise kaldega kontrollpunkti kõrgustasandist tõusev sümmeetriline trapetsikujuline pind, mille alglaius võrdub ohutusala laiusega ja laienemine mõlemale poole on 10–15 protsenti ning mis ulatub kauguseni 1075–3386 meetrit ohutusala piirist;

3) üleminekupind – ohutusala piirist 50 protsendilise kaldega väljapoole 45 meetri kõrgusele tõusev pind.

(2) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud takistuste piirangupindasid kohaldatakse maapinnal ja tõstetud pinnal kõrgusega üle 3 meetri (näiteks hoonete katusel) asuvatele kaitselendunduse kopteriväljakutele.

(3) Käesoleva paragrahvi lõike 1 punktis 3 sätestatud mõõtmed kohalduvad instrumentaaltõusustes kasutatavale kaitselendunduse kopteriväljakule.

§ 5. Kaitselendunduse kopteriväljaku lähiümbruse mõõtmete ja kõrguspiirangute miinimumnõuded kopteri lennuklassi alusel

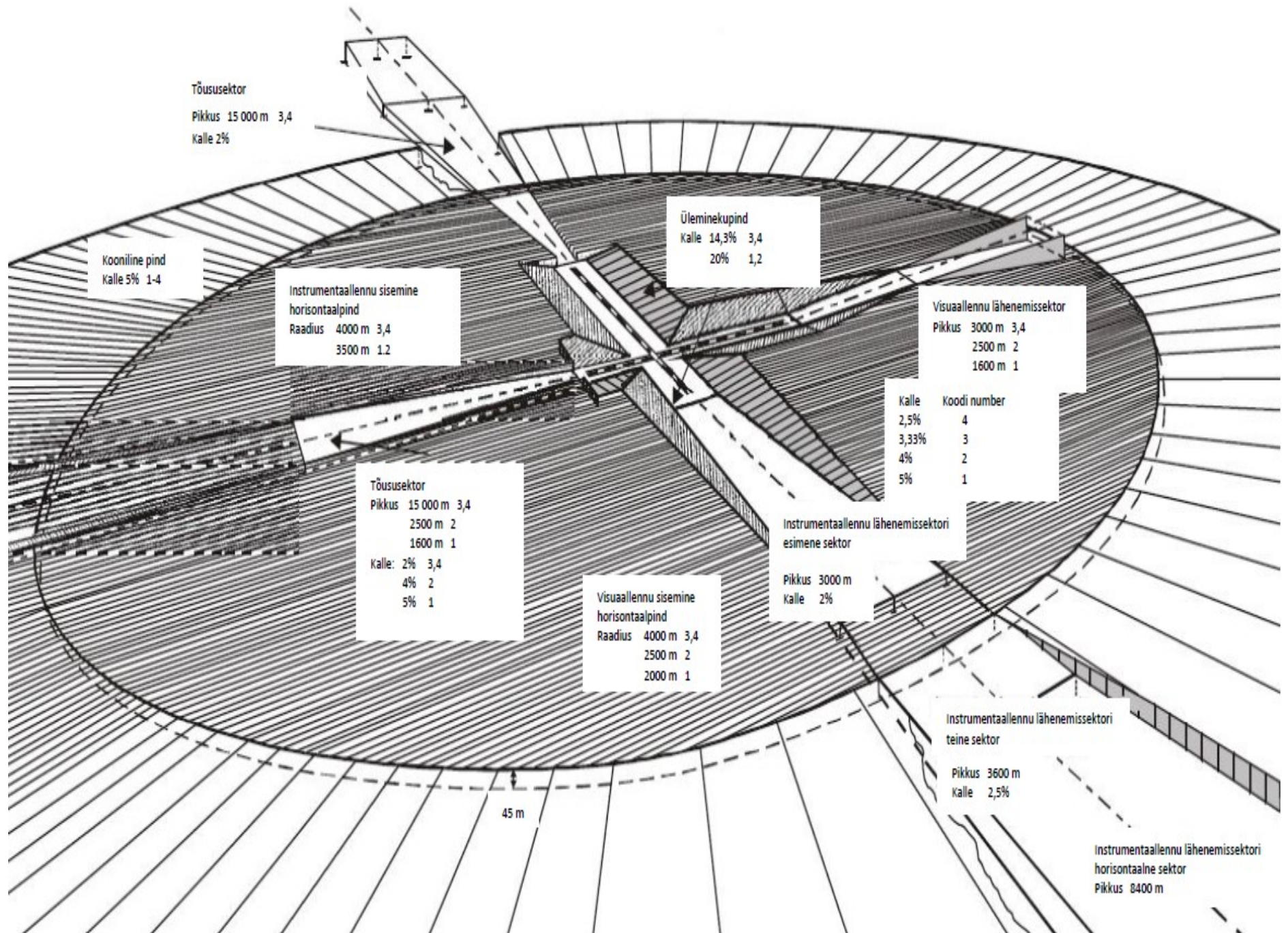
Kaitselendunduse kopteriväljaku lähiümbruse mõõtmete ja kõrguspiirangute miinimumnõuded lennuklassi alusel on toodud määruse lisa 3.

Lennundusseaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse Lisa 1. Rakendusaktide kavandid

Kaitseministri 2015. a määrus nr
„Kaitselendunduse lennuvälja ja kopteriväljaku lähiümbruse mõõtmed ja
kõrguspiirangute miinimum- ja maksimummõõtmed ning
lähiümbruse mõõtmete ja kõrguspiirangute miinimumnõuded“
Lisa 1

LENNUVÄLJA LÄHIÜMBRUSE PÕHIMÕTTELINE SKEEM

Lennundusseaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse Lisa 1. Rakendusaktide kavandid



Lennundusseaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse Lisa 1. Rakendusaktide kavandid

Kõrgus	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m
Raadius	2000 m	2500 m	4000 m	4000 m	3500 m	3500 m	4000 m	4000 m	3500 m	3500 m	4000 m	4000 m
SISEMINE LÄHENEMISE PIND												
Alglaius	-	-	-	-	-	-	-	-	90 m	90 m	120 m ^e	120 m ^e
Kaugus lävest	-	-	-	-	-	-	-	-	60 m	60 m	60 m	60 m
Pikkus	-	-	-	-	-	-	-	-	900 m	900 m	900 m	900 m
Kalle	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5%	2,5%	2%	2%
LÄHENEMISSEKT ORI PIIRANGUPIND												
Alglaius	60 m	80 m	150 m	150 m	140 m	140 m	280 m	280 m	140 m	140 m	280 m	280 m
Kaugus lävest	30 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m
Laienemine mõlemale poole	10%	10%	10%	10%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%
Esimese sektori pikkus	1600 m	2500 m	3000 m	3000 m	2500 m	2500 m	3000 m	3000 m	3000 m	3000 m	3000 m	3000 m
Esimese sektori kalle	5%	4%	3,33%	2,5%	3,33%	3,33%	2%	2%	2,5%	2,5%	2%	2%
Teise sektori pikkus	-	-	-	-	-	-	3600 m ^b	3600 m ^b	12000 m	12000 m	3600 m ^b	3600 m ^b
Teise sektori kalle	-	-	-	-	-	-	2,5%	2,5%	3%	3%	2,5%	2,5%
Horisontaalne sektor	-	-	-	-	-	-	8400 m ^b	8400 m ^b	-	-	8400 m ^b	8400 m ^b
Läheneemisectori kogupikkus	-	-	-	-	-	-	15000 m	15000 m	15000 m	15000 m	15000 m	15000 m
ÜLEMINEKUPIND												
Kalle	20%	20%	14,3%	14,3%	20%	20%	14,3%	14,3%	14,3%	14,3%	14,3%	14,3%
SISEMINE ÜLEMINEKUPIND												
Kalle	-	-	-	-	-	-	-	-	40%	40%	33,3%	33,3%
KATKESTATUD MAANDUMISE PIND												
Alglaius	-	-	-	-	-	-	-	-	90 m	90 m	120 m ^e	120 m ^e
Kaugus raja lävest	-	-	-	-	-	-	-	-	c	c	1800 m ^d	1800 m ^d

Lennunduseaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse Lisa 1. Rakendusaktide kavandid

Laienemine mõlemale poole	-	-	-	-	-	-	-	-	10%	10%	10%	10%
Kalle	-	-	-	-	-	-	-	-	4%	4%	3,33%	3,33%
TÕUSUSEKTORI PIND												
Alglaius	60 m	80 m	180 m	180 m	60 m	80 m	180 m	180 m	60 m	80 m	180 m	180 m
Kaugus raja lävest või takistustevabast ribast (CWY) ^f	30 m	60 m	60 m	60 m	30 m	60 m	60 m	60 m	30 m	60 m	60 m	60 m
Laienemine mõlemale poole	10%	10%	12,5%	12,5%	10%	10%	12,5%	12,5%	10%	10%	12,5%	12,5%
Laieneva osa pikkus	1600 m	2500 m	4080 m	4080 m	1600 m	2500 m	4080 m	4080 m	1600 m	2500 m	4080 m	4080 m
Laieneva osa lõpplaius	380 m	580 m	1200 m	1200 m	380 m	580 m	1200 m	1200 m	380 m	580 m	1200 m	1200 m
Kogupikkus	1600 m	2500 m	15000 m	15000 m	1600 m	2500 m	15000 m	15000 m	1600 m	2500 m	15000 m	15000 m
Kalle	5%	4%	2% ^g	2% ^g	5%	4%	2% ^g	2% ^g	5%	4%	2% ^g	2% ^g
KAITSEVÖÖND												
Laius raja telgjoonest	150 m	150 m	300 m	300 m	150 m	300 m	500 m	500 m	150 m	300 m	500 m	500 m
Kaugus raja lävest	600 m	600 m	600 m	600 m	600 m	1000 m	1500 m	2300 m	600 m	1000 m	1500 m	2300 m

- a. kõik mõõtmised on mõõdetud horisontaaltasapinnal, kui ei ole sätestatud teisiti;
- b. lähenemispind muutub horisontaalseks punktis, kus 2,5% kalle lõikub:
 - lennuraja lävest 150 meetri kõrgusel asuva mõttelise horisontaaltasapinnaga või;
 - kõrgtakistuse tippu läbiva mõttelise horisontaaltasapinnaga, mis on kõrgem kui 150 meetrit ning määrab kõrguse merepinnast või maapinnast takistuse kohal;
- c. kaugus lennuriba lõpuni;
- d. või raja lõpp, kui see on lähemal;
- e. kui lennuvälja viitekood on F, suurendatakse laiust 140 meetrini;
- f. kui takistustevaba riba on pikem, algab tõususektor takistustevaba riba lõpust;
- g. kui tõususektoripinnas ükski objekt ei jõua 2%-ni, uude objektide kalle piirang peaks olema 1,6%

Kaitseministri 2025. a määrus nr
„Kaitselennunduse kopteriväljaku lähiümbruse mõõtmete ja
kõrguspiirangute miinimumnõuded lennuklassi alusel“
Lisa 3

Kaitselennunduse kopteriväljaku lähiümbruse mõõtmete ja kõrguspiirangute
miinimumnõuded lennuklassi alusel

PIND ja selle MÕÕTMED	PROJEKTEERITUD GLISSAADI KATEGOORIAD ^a		
	A	B	C
LÄHENEMIS- ja TÕUSUPIND			
Sisemise serva pikkus	Ohutusala laius	Ohutusala laius	Ohutusala laius
Sisemise serva asukoht	Ohutusala piir ^b	Ohutusala piir ^b	Ohutusala piir ^b
1. ja 2. sektori laiendumine:			
Lennud üksnes päeva ajal	10%	10%	10%
Lennud öisel ajal	15%	15%	15%
Esimene sektor			
Pikkus	3386 m	245 m	1220 m
Kalle	4,5%	8%	12,5%
Välimise osa laius	c	Mittekohaldav	c
Teine sektor			
Pikkus	Mittekohaldav	830 m	Mittekohaldav
Kalle	Mittekohaldav	16%	Mittekohaldav
Välimise osa laius	Mittekohaldav	c	Mittekohaldav
Kogukaugus sisemisest servast ^d	3386 m	1075 m	1220 m
Üleminekupind^e			
Kalle	50%	50%	50%
Kõrgus	45 m	45 m	45 m

- (a) – tabelis esitatud glissaadi kategooriad pole üheselt seotud kopteri lennuklassiga. Kalde kategooria määramisel tuleb arvestada kopteriväljaku lähiümbruse ning kõige kriitilisema kopteri tüübiga, mis kopteriväljakut kasutab;
- (b) – lähtuda takistusevaba ala piirist, kui see on kehtestatud;
- (c) – seitse rootori diameetri laiust päevaste ning kümme rootori diameetri laiust öiste lendude korral;
- (d) – antud kogukauguse ja kalde korral tõuseb kopter kopteriväljaku lõpplähenemis- ja stardialast (FATOst) 500 jala kõrgusele;
- (e) – kohaldatav instrumentaalingimustes käitatavale kopteriväljakule.

KAITSEMINISTER
MÄÄRUS

Kaitseministri 18. oktoobri 2019 määruse nr 20 „Kaitselendundusmäärustik“ muutmine

Määrus kehtestatakse lennundusseaduse § 7² lõike 3, § 46³⁶ lõike 3, § 46³⁷ lõike 2 alusel,

Kaitseministri 18. oktoobri 2019 määruse nr 20 „Kaitselendundusmäärustik“ § 4, § 5 lõige 1, §-d 9,10, 38, 61, 67, § 68 lõiked 1 ja 1¹ ning § 75 tunnistatakse kehtetuks.

TARISTUMINISTER
MÄÄRUS

Lennujaamatasude määrade arvestamise meetoodika

Määrus kehtestatakse lennundusseaduse 50⁵ lõike 7 alusel.

§ 1. Määruse kohaldamisala ja eesmärk

(1) Määrusega kehtestatakse lennujaama haldaja poolt lennujaamateenuste eest võetavate lennujaamatasude määrade arvestamise meetoodika.

(2) Määruse eesmärk on tagada lennujaamatasude läbipaistvus ning kõigi lennujaama kasutajate võrdne ja mittediskrimineeriv kohtlemine.

§ 2. Mõisted

Määruses kasutatakse mõisteid järgmises tähenduses:

- 1) lennujaamateenused –lennujaama haldaja poolt lennujaama kasutajatele pakutavad teenused, mis on seotud õhusõiduki maandumise, õhku tõusmise ja parkimisega, lennujaama valgustamise, reisijate ja kauba käitlemise ning lennundusjulgestusega;
- 1¹) lennujaamatasud – tasud punktis 1 nimetatud lennujaamateenuste eest;
- 2) kaalutud keskmine kapitali hind (*WACC – Weighted Average Cost of Capital*) – kapitali struktuuri (oma- ja võõrvahendite vahetegur kogukapitalis) ning võla- ja omakapitali hinna alusel leitav kogukapitali hind;
- 3) kapitalikulu – lennujaamatasusse lülitatav kulu, mis on seotud põhivara soetamisega;
- 4) kapitalikulunorm – ajaperioodi pöördväärtus, mis näitab põhivara soetamiseks tehtud kulude lülitamist teenuste hindadesse. Kapitalikulunorm määratakse lähtuvalt põhivara kasulikust elueast;
- 5) lubatud müügitulu – lennujaamateenuse põhjendatud müügitulu, mille arvutab lennujaama haldaja hinna kehtestamisel ning mille arvutamisel võetakse arvesse käesoleva määrusega lubatud kulud, kapitalikulu ning mõistlik ärikasum.

§ 3. Lennujaamatasude määrade arvestamise alused

(1) Lennujaamatasude määrade arvestamisel lähtutakse lennundusseaduse §-s 50⁵ sätestatud põhimõtetest ning efektiivse majandamise ja kulude kokkuhoiu printsiipidest.

(2) Kui lennujaama haldaja ja lennujaama kasutajad ei ole uutes tasumäärades kokkuleppele jõudnud ning on pöördunud Konkurentsiameti poole taotlusega analüüsida tasumäärade põhjendatust, võib Konkurentsiamet põhjendatud kulude leidmiseks kasutada järgmisi meetodeid:

- 1) kulude dünaamika jälgimine ajas ning selle võrdlus tarbijahinnaindeksi ja/või teenuse mahu dünaamikaga;

- 2) erinevate kulukomponentide põhjendatuse süvaanalüüs (sealhulgas eksperthinnangud);
- 3) lennujaama haldaja tegevuskulude ning nende põhjal arvutatud statistiliste näitajate võrdlemine teiste lennujaama haldajate näitajatega.
- (3) Üldkulud jaotatakse lennujaama haldaja poolt osutatavate teenuste vahel proportsionaalselt kõikide teenuste otsekulude summale.
- (4) Üldkulude proportsionaalne jaotus leitakse alljärgnevalt:

$$\ddot{U}P = (I / (I + V)) \times \ddot{U},$$

kus:

$\ddot{U}P$ on lennujaamateenuse proportsionaalne osa üldkuludest;

I on lennujaamateenuse osutamise otsekulud;

V on teiste lennujaamateenuste ja muu äritegevusega seotud otsekulud;

\ddot{U} on lennujaama haldaja üldkulud.

§ 4. Kapitalikulu arvestus

(1) Kapitalikulu arvestamise eesmärk on põhivara soetamiseks tehtud kulutuste tagasiteenimine teenuste müügi kaudu põhivara kasuliku eluea vältel.

(2) Kapitalikulu arvestatakse alljärgnevalt:

$$A = PV_{\text{soetusv}} \times KKn_{\text{norm}},$$

kus:

PV_{soetusv} on lennujaamateenuse tasu määramiseks alusoleval perioodil soetatud põhivara soetusväärtus;

KKn_{norm} on põhivara kapitalikulunorm.

(3) Lennujaama haldaja on kohustatud põhivara väärtuses ja kapitalinormi määramisel teostama korrekture, kui ilmneb, et lennujaamatasude arvestusse sisselülitatud põhivara ei ole arvestusperioodil kasutusel, või kui ilmneb, et põhivara väärtus ja kapitalikulunorm ei ole põhjendatud.

(4) Kui materiaalselt põhivara kasutatakse teenuste või allteenuste osutamiseks, mis ei ole käesoleva määruse § 2 punktis 1 loetletud, seotakse põhivara nende teenustega ning nende teenustega seonduvat kapitalikulu ei või lennujaamatasudesse lülitada.

§ 5. Lennujaama haldaja mõistliku ärikasumi arvestamine

(1) Lennujaama haldaja mõistlik ärikasumi norm lennujaamateenustelt (%) ei või ületada WACC-i. WACC leitakse alljärgnevalt:

$$WACC = r_e \times \frac{E}{D+E} + r_d \times \frac{D}{D+E},$$

kus:

r_e on omakapitali kaalutud keskmine hind (%);

r_d on võlakapitali (intressi kandvate kohustuste) kaalutud keskmine hind (%);

E on omakapitali rahaline maht;

D on võõrkapitali (intressi kandvate kohustuste) rahaline maht.

(2) WACC-i arvestamisel kasutatakse regulatiivset kapitalistruktuuri, millest 50% on omakapital ja 50% võlakapital.

(3) Lennujaama haldaja poolt WACC-i valemis kasutatav omakapitali hind (r_e) arvutatakse CAPM (*capital assets pricing model*) mudeli abil:

$$r_e = r_f + \beta \times r_m,$$

kus:

r_f on riskivaba tulumäär. Riskivabaks tulumääraks võetakse kõrgeima reitinguga eurotsooni pikaajalise võlakirja (Saksamaa 10-aastase võlakirja) viimase positiivse tulususega tulususe viimase kümne aasta keskmine (arvestamata negatiivse tulususega aastaid), millele on lisatud riigi riskipreemia. Riskipreemia riskivabaks tulumääraks võetakse Eestiga sarnase reitinguga riikide pikaajaliste võlakirjade tootlus, milleks on riskireiting AA-/A1 näitaja (sõltuvalt reitinguagentuurist S&P Moody's), millele lisatakse laenukapitali kaasamisega seotud kapitalikulud;

β on beetakordaja, mis näitab ettevõtja aktsia süstemaatilist riski. Beetakordaja hindamisel lähtutakse valdkonna tavapärasest praktikast;

r_m on turu riskipreemia. Turu riskipreemia leitakse Euroopa pikaajalise turu riskipreemiate aritmeetilise keskmise alusel.

(4) Võlakapitali hinna määramisel võetakse aluseks pikema perioodilise rahaturu intressitasemed (Saksamaa 10-aastase võlakirja viimase positiivse tulususega kümne aasta keskmine (arvestamata negatiivse tulususega aastaid)), riigi riskipreemia ja ettevõtja riskipreemia. Ettevõtja riskipreemia kujuneb A. Damodarani andmebaasis toodud krediidireidingule A1, millele lisatakse millele lisatakse laenukapitali kaasamisega seotud kapitalikulud. Riigi võlakirjade olemasolu korral võib võtta võlakapitali hinna määramise aluseks ka riigi võlakirja intressi määra.

(5) Lennujaamateenuse osutamiseks kasutatava käibekapitali arvestuse aluseks võetakse 5% arvestusperioodi vastava lennujaamateenuse müügitulust.

(6) Vertikaalselt integreeritud kontserni kuuluvate ettevõtjate sisekäivet ei lülitata käibekapitali arvestusse.

(7) Lennujaamateenuste mõistlik ärikasum arvutatakse lennujaamateenuste osutamiseks kasutatava põhivara ja käibevara alusel. Lennujaamatasudesse lülitatav mõistlik ärikasum kujuneb alljärgnevalt:

$$\mathring{A}K = \mathring{A}K_{norm} \times (Pv + KK),$$

kus:

$\mathring{A}K$ on lennujaamateenuse mõistlik ärikasum;

$\mathring{A}K_{norm}$ on ärikasumi norm, mis võrdub käesoleva määruse alusel arvutatud WACC-iga;

Pv on lennujaamateenuse osutamiseks kasutatava põhivara jääkväärtus lennujaamatasu määramisele eelneva majandusaasta lõpu seisuga, millest on maha arvatud allahindlused;

KK on käibekapital.

§ 6. Lubatud müügitulu

(1) Lubatud müügitulu arvutatakse järgneva valemi alusel:

$$T_{lubatud} = K_o + \mathring{U}P + A + \mathring{A}K,$$

kus:

T lubatud on lubatud müügitulu;

K_o on tegevuskulud, mis on seotud lennujaamateenustega (v.a muud äriteenused);

$\mathring{U}P$ on lennujaamateenuse proportsionaalne osa üldkuludest;

A on lennujaamateenustega seonduv kapitalikulu;

ÄK on (lennujaamateenuste) mõistlik ärikasum.

(2) Lubatud müügitulu jagatakse erinevate lennujaamateenuste vahel lähtuvalt arvestusperioodi eelneva majandusaasta alusel erinevate lennujaamateenuste tulu proportsioonist kogu osutatud lennujaamateenuste tulusse järgmise võrrandi alusel:

$$T_{\text{lubatud}} = \sum T_{\text{lubatud}_n},$$

kus:

T_{lubatud_n} on vastava lennujaamateenuse lubatud müügitulu.

(3) Lennujaamatasu arvutatakse lähtuvalt järgnevast valemist:

$$tasu_n = \frac{T_{\text{lubatud}_n}}{m_n} \left[\text{näiteks } \frac{\text{Euro}}{\text{tund}}; \frac{\text{Euro}}{\text{kg}}; \frac{\text{Euro}}{\text{reisija}} \right],$$

kus:

$tasu_n$ on lennujaamatasu;

T_{lubatud_n} on vastava lennujaamateenuse lubatud müügitulu;

m_n on vastava lennujaamateenuse ühikute arv arvestusperioodil. Ühikute arvuna kasutatakse stimuleerimata ühikute arvu.

§ 7. Määruse jõustumine

Määrus jõustub (kuupäev).