

**NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 1191/2010****zo 16. decembra 2010,****ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Komisie (ES) č. 1794/2006, ktorým sa stanovuje spoločný systém spoplatňovania leteckých navigačných služieb****(Text s významom pre EHP)**

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 z 10. marca 2004 o poskytovaní leteckých navigačných služieb v jednotnom európskom nebi (nariadenie o poskytovaní služieb) <sup>(1)</sup>, a najmä na jeho článok 15 ods. 4,so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba (rámcové nariadenie) <sup>(2)</sup>, a najmä na jeho článok 5 ods. 3,

keďže:

- (1) Nariadením Komisie (ES) č. 1794/2006 <sup>(3)</sup> sa stanovujú opatrenia potrebné na vypracovanie režimu spoplatňovania za letecké navigačné služby, ktorý je v súlade so Systémom traťových odplát Eurocontrol. Vypracovanie spoločného systému spoplatňovania leteckých navigačných služieb poskytovaných počas všetkých etáp letu je nanajvýš dôležité pre zavedenie jednotného európskeho vzdušného priestoru. Týmto systémom by sa mala dosiahnuť väčšia transparentnosť, pokiaľ ide o určovanie, ukladanie a vymáhanie odplát od používateľov vzdušného priestoru, ako aj nákladová efektívnosť pri poskytovaní leteckých navigačných služieb. Mala by sa ním takisto podporiť efektívnosť letov pri zachovaní optimálnej úrovni bezpečnosti, pričom by sa malo stimulovať poskytovanie integrovaných služieb.
- (2) S cieľom, aby celkový cieľ zlepšiť nákladovú účinnosť leteckých navigačných služieb bol efektívnejší, by sa režimom spoplatňovania malo podporiť zlepšenie účinnosti nákladov a prevádzky v zhode s európskym akčným plánom riadenia letovej prevádzky a v rámci jeho podpory.
- (3) Nariadenie (ES) č. 1794/2006 je potrebné zaktualizovať, aby sa zohľadnili finančné dôsledky systému výkonnosti do režimu spoplatňovania, najmä pokiaľ ide o náklady a prevádzku mechanizmov zdieľania rizika, ako aj systémy podnetov opísané v nariadení Komisie (EÚ) č. 691/2010 z 29. júla 2010, ktorým sa stanovuje systém

výkonnosti letových navigačných služieb a sieťových funkcií a mení a dopĺňa nariadenie Komisie (ES) č. 2096/2005, ktorým sa ustanovujú spoločné požiadavky na poskytovanie leteckých navigačných služieb <sup>(4)</sup>. Nariadenie (ES) č. 1794/2006 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť.

(4)

(5) Opatrenia ustanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom Výboru pre jednotný vzdušný priestor,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

**Článok 1****Zmeny a doplnenia nariadenia 1794/2006**

Nariadenie (ES) č. 1794/2006 sa mení a dopĺňa takto:

1. Článok 1 sa mení a dopĺňa takto:

a) Odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Týmto nariadením sa ustanovujú opatrenia potrebné na vypracovanie spoločného režimu spoplatňovania za letecké navigačné služby, ktorý je v súlade so systémom traťových odplát Eurocontrol.“

b) Odseky 5 a 6 sa nahrádzajú takto:

„5. S výhradou článku 1 ods. 3 tretej vety nariadenia (EÚ) č. 691/2010 (\*), sa členské štáty môžu rozhodnúť neuplatňovať toto nariadenie na letecké navigačné služby poskytované na letiskách s menej ako 50 000 pohybmi obchodnej leteckej dopravy ročne bez ohľadu na maximálnu vzletovú hmotnosť a počet používaných sedadiel v lietadle.“

Členské štáty informujú Komisiu o takom rozhodnutí. Komisia pravidelne uverejní aktualizovaný zoznam tých letísk, pri ktorých sa členské štáty rozhodli neuplatňovať toto nariadenie na letecké navigačné služby.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 10.<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1.<sup>(3)</sup> Ú. v. EÚ L 341, 7.12.2006, s. 3.<sup>(4)</sup> Ú. v. EÚ L 201, 3.8.2010, s. 1.

6. Pokiaľ ide o letecké navigačné služby poskytované na letiskách s menej ako 150 000 pohybmi obchodnej leteckej dopravy ročne bez ohľadu na maximálnu vzletovú hmotnosť a počet používaných sedadiel v lietadle, členské štáty sa môžu pred každým referenčným obdobím uvedeným v článku 11 ods. 3 písm. d) nariadenia (ES) č. 549/2004, rozhodnúť nevykonať nasledujúce:

- a) vypočítavať stanovené náklady v súlade s článkom 6 tohto nariadenia,
- b) vypočítavať terminálne odplaty tak, ako sa uvádza v článku 11 tohto nariadenia,
- c) stanoviť terminálne jednotkové sadzby tak, ako sa uvádza v článku 13 tohto nariadenia.

S výhradou článku 1 ods. 3 tretej vety nariadenia (EÚ) č. 691/2010 sa prvý pododsek uplatní bez toho, aby bolo dotknuté uplatňovanie zásad uvedených v článkoch 14 a 15 nariadenia (ES) č. 550/2004.

Členské štáty, ktoré sa rozhodli neuplatňovať ustanovenia prvého pododseku uskutočnia podrobné vyhodnotenie rozsahu, do akého sú splnené podmienky stanovené v prílohe I k tomuto nariadeniu. Toto vyhodnotenie zahŕňa konzultácie so zástupcami používateľov vzdušného priestoru.

Tieto členské štáty predložia Komisii podrobnú správu o vyhodnotení uvedenom v treťom pododseku. Táto správa musí byť podložená dôkazmi, zahŕňať výsledok konzultácií s používateľmi a obsahovať plné odôvodnenie záverov členských štátov.

Po konzultácii s dotknutým členským štátom môže Komisia určiť, že podmienky stanovené v prílohe I k tomuto nariadeniu neboli splnené a môže najneskôr dva mesiace po prijatí správy požiadať, aby členský štát znovu vykonal vyhodnotenie za revidovaných podmienok.

Komisia pri takomto určení uvedie metódy, ktoré sa majú revidovať, a uvedie dôvody.

Ak Komisia požiadala o revidované vyhodnotenie príslušný členský štát predloží správu o záveroch toho revidovaného vyhodnotenia do dvoch mesiacov po doručení žiadosti Komisie.

Konečná správa sa uverejní a platí počas trvania referenčného obdobia.

(\*) Ú. v. EÚ L 201, 3.8.2010, s. 1.“

2. V článku 2 sa vkladajú tieto body:

- „h) ‚stanovené náklady‘ znamenajú náklady predurčené členským štátom, ako je uvedené v článku 15 ods. 2 písm. a) nariadenia (ES) č. 550/2004;
- i) ‚referenčné obdobie‘ znamená referenčné obdobie pre systém výkonnosti podľa článku 11 ods. 3 písm. d) nariadenia (ES) č. 549/2004;
- j) ‚pohyby obchodnej leteckej dopravy‘ znamenajú súčet vzlietnutí a pristátí obchodnej leteckej dopravy, vypočítaný ako priemer hodnôt počas troch rokov predchádzajúcich prijatiu výkonnostných plánov uvedených v článku 12 nariadenia (EÚ) č. 691/2010;
- k) ‚iné výnosy‘ znamenajú výnosy získané od verejných orgánov alebo výnosy získané z obchodných činností a/alebo, v prípade terminálnych jednotkových sadzieb, výnosy získané zo zmlúv alebo dohôd medzi poskytovateľmi leteckých navigačných služieb a prevádzkovateľmi letísk, ktoré sú na prospech poskytovateľom leteckých navigačných služieb s ohľadom na úroveň jednotkových sadzieb.“

3. V článku 3 sa odseky 1, 2 a 3 nahrádzajú takto:

- „1. Systém spoplatňovania sa riadi zásadami stanovenými v článku 15 nariadenia (ES) č. 550/2004.
2. Stanovené náklady na traťové letecké navigačné služby sa financujú prostredníctvom traťových odplát uložených používateľom leteckých navigačných služieb v súlade s ustanoveniami kapitoly III a/alebo iných výnosov.
3. Stanovené náklady na terminálne letecké navigačné služby sa financujú prostredníctvom terminálnych odplát uložených používateľom leteckých navigačných služieb v súlade s ustanoveniami kapitoly III tohto nariadenia a/alebo iných výnosov. Tieto výnosy môžu zahŕňať krízové dotácie poskytnuté v súlade s právnymi predpismi Únie.“

4. V článku 4 sa odseky 3 a 4 nahrádzajú takto:

- „3. Traťová zóna spoplatňovania sa rozprestiera od zeme až po horný vzdušný priestor. Členské štáty môžu v rámci traťovej zóny zriadiť osobitnú zónu v komplexných terminálnych oblastiach v rámci traťovej zóny.
4. Ak sa zóny spoplatňovania rozprestierajú vo vzdušnom priestore viac než jedného členského štátu, čo môže byť dôsledok vytvorenia spoločnej zóny spoplatňovania vo funkčnom bloku vzdušného priestoru, príslušné členské štáty zabezpečia v čo najvyššej miere súlad a jednotnosť pri uplatňovaní tohto nariadenia na príslušný vzdušný priestor.

V prípade, že jednotné uplatňovanie tohto nariadenia na príslušný vzdušný priestor nie je možné, musia členské štáty informovať užívateľov o týchto rozdieloch v uplatňovaní tohto nariadenia transparentným spôsobom a oznámi tieto rozdiely Komisii a Eurocontrolu.“.

5. V článku 5 sa odseky 2 a 3 nahrádzajú takto:

„2. Členské štáty môžu stanoviť nasledujúce náklady ako stanovené náklady, v súlade s článkom 15 ods. 2 písm. a) nariadenia (ES) č. 550/2004, pokiaľ vzniknú ako výsledok poskytovania leteckých navigačných služieb:

- a) náklady, ktoré vznikli príslušným národným orgánom;
- b) náklady, ktoré vznikli oprávneným subjektom uvedeným v článku 3 nariadenia (ES) č. 550/2004;
- c) náklady vyplývajúce z medzinárodných dohôd.

3. V súlade s článkom 15a ods. 3 nariadenia (ES) č. 550/2004 sa bez toho, aby boli dotknuté ostatné zdroje financovania a v súlade s právnymi predpismi Únie, môže časť výnosov z odplát použiť na financovanie spoločných projektov na účely sieťových funkcií, ktoré majú osobitný význam pre zlepšenie celkovej výkonnosti manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb v Európe. V takýchto prípadoch členské štáty zabezpečia, aby existovalo komplexné a transparentné účtovníctvo, aby sa zabránilo dvojitému spoplatňovaniu používateľov vzdušného priestoru. V súlade s prílohou II sa jednoznačne určia stanovené náklady, ktoré financujú spoločného projektu.“.

6. Článok 6 sa mení a dopĺňa takto:

a) Odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Stanovené náklady a skutočné náklady zahŕňajú náklady týkajúce sa oprávnených služieb, zariadení a činností uvedené v článku 5 tohto nariadenia a stanovia sa v súlade s účtovnými požiadavkami stanovenými v článku 12 nariadenia (ES) č. 550/2004.

Jednorazový účinok následkom zavedenia medzinárodných účtovných štandardov sa môže rozložiť na obdobie najviac 15 rokov.

Bez toho, aby boli dotknuté články 16 a 18 nariadenia (EÚ) č. 691/2010, sa stanovené náklady určia pred začiatkom každého referenčného obdobia ako súčasť výkonnostných plánov uvedených v článku 11 nariadenia (ES) č. 549/2004 a článku 10 ods. 3 písm. b) nariadenia (EÚ) č. 691/2010 na každý kalendárny rok referenčného obdobia, a to v reálnych a absolútnych hodnotách. Jednotkové sadzby sa vypočítajú na základe nákladov vyjadrených v nominálnych hodnotách. Pri každom roku referenčného obdobia sa rozdiel medzi stanovenými nákladmi vyjadrenými v nominálnych

hodnotách pred začiatkom referenčného obdobia a stanovenými nákladmi upravenými na základe skutočnej hodnoty inflácie podľa záznamov Komisie (Eurostat) na príslušný rok prenesie najneskôr v roku n+2.

Stanovené náklady a skutočné náklady sa určujú v národných menách. Ak sa pre funkčný blok vzdušného priestoru zriadi spoločná zóna spoplatňovania s jednotnou jednotkovou sadzbou, príslušné členské štáty zabezpečia prevod nákladov v národných menách na euro alebo národnú menu jedného z príslušných členských štátov s cieľom umožniť transparentný výpočet jednotnej jednotkovej sadzby pri uplatňovaní článku 13 ods. 1 písm. a) tohto nariadenia. O uvedených opatreniach informujú tieto členské štáty Komisiu a Eurocontrolu.“.

b) Odsek 2 sa mení a dopĺňa takto:

(i) Druhý pododsek sa nahrádza takto:

„Mzdové náklady zahŕňajú hrubé platy, platby za nadčasy, príspevky zamestnávateľov na sociálne poistenie, ako aj náklady na dôchodok a ostatné dávky. Náklady na dôchodky sa môžu vypočítať s použitím opatrných prognóz podľa hospodárenia v príslušnom systéme alebo príslušných vnútroštátnych právnych predpisov. Tieto prognózy sa podrobne uvedú v národnom výkonnostnom pláne.“.

(ii) Štvrtý a piaty pododsek sa nahrádzajú takto:

„Náklady na odpisy sa týkajú všetkého investičného majetku v prevádzke na účely leteckých navigačných služieb. Investičný majetok sa odpisuje v súlade s predpokladanou životnosťou za použitia metódy rovnomerného odpisovania uplatnenej na náklady majetku, ktorý sa odpisuje. Pri výpočte odpisov sa môže použiť účtovanie obstarávacích nákladov alebo bežných nákladov. Počas odpisovania sa nesmie zmeniť metóda, pričom musí byť v súlade s použitou metódou na výpočet kapitálových nákladov. Ak sa použije účtovanie bežných nákladov, na účely porovnania a posúdenia sa poskytnú aj ekvivalentné historické hodnoty z účtovania nákladov.

Kapitálové náklady sa rovnajú súčinu:

a) súčtu priemernej čistej účtovnej hodnoty investičného majetku, ktorý používa poskytovateľ leteckých navigačných služieb, v prevádzke alebo vo výstavbe, doplnenej prípadnými opravnými položkami celkových aktív stanovenými vnútroštátnym dozorným orgánom a priemernej hodnoty čistých bežných aktív s výnimkou úročených účtov, ktoré sú potrebné na poskytovanie leteckých navigačných služieb, a

b) váženej priemernej úrokovej sadzby z dlhov a kapitálovej návratnosti. V prípade prevádzkovateľov leteckých navigačných služieb bez vlastného kapitálu sa vážený priemer vypočíta na základe návratnosti použitej na rozdiel medzi celkovými aktívami uvedenými v písmene a) a dlhmi.

Mimoriadne položky pozostávajú z jednorazových nákladov vo vzťahu k poskytovaniu leteckých navigačných služieb, ktoré sa vyskytli počas toho istého roka.

Všetky opravné položky mimo rozsahu ustanovení medzinárodných účtovných štandardov sa uvedú v národnom výkonnostnom pláne na účely kontroly zo strany Komisie, ako aj v ďalších informáciách poskytovaných v súlade s prílohou II.“

c) V odseku 3 sa prvý pododsek nahrádza takto:

„Na účely odseku 2 piateho pododseku sú ukazovatele, ktorým sa prisúdi váha, založené na pomere financovania buď prostredníctvom dlhu, alebo vlastného kapitálu. Úroková sadzba dlhov sa rovná priemernej úrokovej sadzbe dlhov poskytovateľa leteckých navigačných služieb. Kapitálová návratnosť je založená na skutočnom finančnom riziku poskytovateľa leteckých navigačných služieb.“

7. V článku 7 ods. 2 sa vkladá tento pododsek:

„Na účely prvého pododseku písm. b) pred začatím každého referenčného obdobia určia členské štáty pre každé letisko kritériá na pridelenie nákladov medzi terminálnymi a traťovými službami a oznámia ich Komisii.“

8. Článok 8 sa nahrádza takto:

„Článok 8

#### **Transparentnosť nákladov a mechanizmu spoplatňovania**

1. Aspoň šesť mesiacov pred začatím každého referenčného obdobia členské štáty s pomocou svojich prevádzkovateľov leteckých navigačných služieb ponúknu zástupcom používateľov vzdušného priestoru konzultáciu o stanovených nákladoch, plánovaných investíciách, odhadovaných jednotkách služieb, politike spoplatňovania a vyplývajúcich jednotkových sadzbách. Členské štáty transparentným spôsobom sprístupnia zástupcom používateľov vzdušného priestoru, Komisii a prípadne Eurocontrolu informácie o svojich vnútroštátnych nákladoch alebo nákladoch na funkčné bloky vzdušného priestoru ustanovených v súlade s článkom 5 a o jednotkových sadzbách.

Počas referenčného obdobia členské štáty navrhnu konzultácie raz ročne so zástupcami používateľov vzdušného priestoru o akýchkoľvek odchýlkach od prognózy, najmä pokiaľ ide o

a) skutočný objem dopravy a skutočné náklady v porovnaní s predpokladaným objemom dopravy a stanovenými nákladmi,

b) zavádzanie mechanizmu zdieľania rizík uvedeného v článku 11a,

c) vykonávanie stimulačných programov uvedených v článku 12.

Konzultáciu je možné organizovať regionálne. Zástupcovia používateľov vzdušného priestoru majú právo požiadať o ďalšie konzultácie. Po spustení výstražného mechanizmu, na základe ktorého dôjde k revízii jednotkovej sadzby, sa systematicky organizujú aj konzultácie s používateľmi.

2. Informácie uvedené v odseku 1 vychádzajú z tabuliek a podrobných podmienok stanovených v prílohách II a VI, alebo v prílohe III, ak členský štát na úrovni národného alebo funkčného bloku vzdušného priestoru rozhodol nevypočítavať stanovené náklady alebo terminálne odplaty nestanoviť terminálne jednotkové sadzby v súlade s článkom 1 ods. 6. Príslušná dokumentácia sa poskytne zástupcom používateľov vzdušného priestoru, Komisii, Eurocontrolu a vnútroštátnym dozorným orgánom tri týždne pred konzultáciou. Pre ročné konzultácie uvedené v druhom pododseku odseku 1, sa príslušná dokumentácia musí poskytnúť zástupcom používateľov vzdušného priestoru, Komisii a Eurocontrol vnútroštátnym dozorným orgánom každý rok najneskôr 1. novembra.“

9. Článok 9 sa mení a dopĺňa takto:

a) V odseku 1 sa písmeno c) nahrádza takto:

„c) pre lety vykonávané v rámci úradnej misie výlučne na prepravu vláduceho panovníka a jeho najbližšej rodiny, hláv štátov, predsedov vlád a vládných ministrov; vo všetkých prípadoch musí byť táto skutočnosť opodstatnená primeraným označením statusu alebo poznámkou v letovom pláne.“

b) Odsek 4 sa mení a dopĺňa takto:

(i) prvý pododsek sa vypúšťa

(ii) v druhom pododseku sa úvodná veta nahrádza takto:

„Náklady vzniknuté v súvislosti s letmi, ktorým bola udelená výnimka, sa skladajú z:“.

10. Články 10 a 11 sa nahrádzajú takto:

„Článok 10

#### **Výpočet traťových odplát**

1. Bez toho, aby bola dotknutá možnosť podľa článku 3 ods. 2 financovať traťové letecké navigačné služby prostredníctvom iných výnosov, traťová odplata za konkrétny let v konkrétnej traťovej zóne spoplatňovania sa rovná súčinu jednotkovej sadzby určenej pre túto traťovú zónu spoplatňovania a jednotiek traťových služieb pre tento let.

2. Jednotková sadzba a jednotky traťových služieb sa vypočítajú v súlade s prílohou IV.

#### Článok 11

##### Výpočet terminálnych odplát

1. Bez toho, aby bola dotknutá možnosť podľa článku 3 ods. 3 financovať terminálne letecké navigačné služby prostredníctvom iných výnosov, terminálna odplata za konkrétny let v konkrétnej terminálnej zóne spoplatňovania sa rovná súčinu jednotkovej sadzby určenej pre túto terminálnu zónu spoplatňovania a jednotiek terminálnych služieb pre tento let. Na účely spoplatňovania sa priblíženie a odlet považujú za jeden let. Jednotkou počítania je buď prichádzajúci alebo odlietajúci let.

2. Jednotková sadzba a jednotky terminálnych služieb sa vypočítajú v súlade s prílohou V.“

11. Vkladá sa tento článok 11a:

#### „Článok 11a

##### Zdieľanie rizík

1. Tento článok stanovuje mechanizmy zdieľania rizika dopravy a nákladov. Uplatňuje sa v súlade so zásadami uvedenými v článku 11 nariadenia (ES) č. 691/2010.

2. Nasledujúce náklady nesmú byť predmetom zdieľania rizika dopravy a musia byť vrátené bez ohľadu na vývoj prevádzky:

- stanovené náklady určené podľa článku 5 ods. 2 s výnimkou dohôd týkajúcich sa poskytovania cezhraničnej leteckej dopravy,
- stanovené náklady poskytovateľov meteorologických služieb,
- povolené prenesené prostriedky z predchádzajúceho roka alebo referenčného obdobia a bonusy alebo pokuty vyplývajúce zo stimulačných programov,
- nadbytočné alebo nedostatočné krytia vyplývajúce z výkyvov objemu dopravy sa pokrývajú najneskôr v roku n+2.

Členské štáty môžu okrem toho oslobodiť od zdieľania rizika objemu dopravy stanovené náklady poskytovateľov leteckých navigačných služieb, ktorí dostali povolenie poskytovať letecké navigačné služby bez osvedčenia v súlade s článkom 7 ods. 5 nariadenia (ES) č. 550/2004.

3. Ak počas daného roka skutočný počet jednotiek služby nie je vyšší alebo nižší o viac ako 2 % v porovnaní s prognózou na začiatku referenčného obdobia, dodatočný výnos alebo strata výnosu poskytovateľa leteckých navigačných služieb v súvislosti so stanovenými nákladmi sa neprenášajú.

4. Ak počas daného roka n skutočný počet jednotiek služby je vyšší o viac ako 2 % v porovnaní s prognózou

určenou na začiatku referenčného obdobia, minimálne 70 % dodatočných výnosov získaných príslušným prevádzkovateľom (prevádzkovateľmi) leteckých navigačných služieb presahujúcich 2 %-ný rozdiel medzi skutočným počtom jednotiek služby a prognózou v súvislosti so stanovenými nákladmi sa vráti používateľom vzdušného priestoru najneskôr v roku n+2.

Ak počas daného roka n skutočný počet jednotiek služby je nižší o viac ako 2 % v porovnaní s prognózou určenou na začiatku referenčného obdobia, maximálne 70 % straty výnosov vzniknutej príslušnému prevádzkovateľovi (prevádzkovateľom) leteckých navigačných služieb presahujúcej 2 %-ný rozdiel medzi skutočným počtom jednotiek služby a prognózou v súvislosti so stanovenými nákladmi vykryjú používateľa vzdušného priestoru v zásade najneskôr v roku n+2. Členské štáty sa však môžu rozhodnúť rozvrhnúť prenesenie týchto strát výnosov na niekoľko rokov s cieľom zachovať stabilitu jednotkovej sadzby.

5. Pridelenie rizika objemu dopravy uvedeného v odseku 4 sa stanoví s národným výkonnostným plánom alebo výkonnostným plánom funkčného bloku vzdušného priestoru na celé referenčné obdobie po konzultácii uvedenej v článku 8.

6. Ak počas daného roka n skutočný počet jednotiek služby je nižší ako 90 % objemu stanoveného prognózou určenou na začiatku referenčného obdobia, plnú výšku straty výnosov príslušného prevádzkovateľa (prevádzkovateľov) leteckých navigačných služieb presahujúcej 10 %-ný rozdiel medzi skutočným počtom jednotiek služby a prognózou v súvislosti so stanovenými nákladmi vykryjú používateľa vzdušného priestoru v zásade najneskôr v roku n+2. Členské štáty sa však môžu rozhodnúť rozvrhnúť prenesenie týchto strát výnosov na niekoľko rokov s cieľom zachovať stabilitu jednotkovej sadzby.

Ak počas daného roka n skutočný počet jednotiek služby je vyšší ako 110 % objemu stanoveného prognózou určenou na začiatku referenčného obdobia, plná výška dodatočných výnosov získaných príslušným prevádzkovateľom (prevádzkovateľmi) leteckých navigačných služieb presahujúcich 10 %-ný rozdiel medzi skutočným počtom jednotiek služby a prognózou v súvislosti so stanovenými nákladmi sa vráti používateľom vzdušného priestoru v roku n+2.

7. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb bez základného majetku alebo so základným majetkom nepresahujúcim 5 % celkových záväzkov k 31. decembru 2011 môžu byť oslobodení od zdieľania rizika objemu dopravy počas prvého referenčného obdobia, aby sa im umožnilo dosiahnuť nižší pomer dlhového financovania. Takíto poskytovatelia leteckých navigačných služieb oslobodení od zdieľania rizika objemu dopravy sa uvedú vo výkonnostnom pláne na účely preskúmania Komisiou a v ďalších informáciách poskytovaných v súlade s prílohou II. Členské štáty opíšu a odôvodnia plánované opatrenia na dosiahnutie nižšieho pomeru dlhového financovania a ich načasovanie.

8. Nasledujúce zásady sa uplatnia na zdieľanie nákladového rizika:

- a) v prípade, že počas celého referenčného obdobia padnú skutočné náklady pod stanovené náklady určené na začiatku referenčného obdobia, môže si poskytovateľ leteckých navigačných služieb, členský štát alebo oprávnený subjekt ponechať výsledný rozdiel;
- b) v prípade, že počas celého referenčného obdobia sú skutočné náklady vyššie ako stanovené náklady určené na začiatku referenčného obdobia, bez toho, aby bolo dotknuté spustenie výstražného mechanizmu pri uplatňovaní článku 18 nariadenia (EÚ) č. 691/2010, výsledný rozdiel znáša poskytovateľ leteckých navigačných služieb, členský štát alebo oprávnený subjekt;
- c) písmená a) a b) sa nesmú uplatňovať na rozdiel medzi skutočnými a stanovenými nákladmi, ktoré sa môžu považovať za dôvody mimo vplyvu poskytovateľov leteckých navigačných služieb, členských štátov a oprávnených subjektov z dôvodov:

- (i) nepredvídaných zmien vnútroštátnych predpisov o dôchodkoch a dôchodkovom účtovníctve;
- (ii) nepredvídaných zmien vnútroštátnych daňových právnych predpisov;
- (iii) nepredvídaných a nových nákladových položiek neuvedených vo vnútroštátnom výkonnostnom pláne ale požadovaných právnymi predpismi;
- (iv) nepredvídaných zmien v nákladoch alebo výnosoch vyplývajúcich z medzinárodných dohôd;
- (v) významných zmien úrokových sadzieb pri pôžičkách.

Bez toho, aby bol dotknutý tretí pododsek článku 6 ods. 1, zoznam neovplyvniteľných nákladových faktorov určí vnútroštátny dozorný orgán na základe zoznamu uvedeného v bodoch (i) až (v) prvého pododseku, pričom bude súčasťou výkonnostného plánu.

Ak sú počas celého referenčného obdobia skutočné náklady nižšie ako stanovené náklady určené na začiatku referenčného obdobia, výsledný rozdiel sa vráti používateľom vzdušného priestoru prostredníctvom presunu tohto rozdielu do nasledujúceho referenčného obdobia.

Ak sú počas celého referenčného obdobia skutočné náklady vyššie ako stanovené náklady určené na začiatku referenčného obdobia, výsledný rozdiel sa preniesie na používateľov vzdušného priestoru prostred-

níctvom presunu tohto rozdielu do nasledujúceho referenčného obdobia. Príslušný vnútroštátny dozorný orgán udelí presunu svoj výslovný súhlas potom, ako sa ubezpečí, že:

- (i) odchýlka skutočných nákladov od stanovených nákladov je skutočne výsledkom vývoja, na ktorý nemá poskytovateľ leteckých navigačných služieb, členský štát ani príslušný oprávnený subjekt vplyv;
- (ii) odchýlka v nákladoch, ktoré sa majú preniesť na používateľov, je konkrétne určená a kategorizovaná.

Prenesená suma sa špecifikuje z hľadiska faktorov a uvedie sa v ďalších informáciách, ktoré sa majú poskytovať v súlade s prílohou VI.“

12. V článku 12 sa odseky 1, 2 a 3 nahrádzajú takto:

„1. Členské štáty na vnútroštátnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru môžu zriaďovať alebo schvaľovať stimulačné programy na nediskriminačnom a transparentnom základe s cieľom podporovať zlepšenia pri poskytovaní leteckých navigačných služieb alebo znižovaní vplyvu letectva na životné prostredie, výsledkom ktorých je iný výpočet odplát podľa odsekov 2 a 3. Tieto stimuly sa môžu týkať poskytovateľov leteckých navigačných služieb alebo používateľov vzdušného priestoru.

2. V súlade s článkom 11 nariadenia (EÚ) č. 691/2010 môžu členské štáty na vnútroštátnej úrovni alebo na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru prijať finančné stimuly pre svojich poskytovateľov leteckých navigačných služieb na dosiahnutie výkonnostných cieľov. Jednotková sadzba sa môže upraviť tak, aby sa poskytoval bonus alebo pokuta podľa skutočnej úrovne výkonnosti poskytovateľa leteckých navigačných služieb v porovnaní s príslušnou cieľovou hodnotou. Tieto bonusy alebo pokuty sa udelia iba v prípade, že výkonnostné odchýlky budú mať výrazný vplyv na používateľov. Uplatniteľná úroveň bonusov a pokút je úmerná cieľom a výkonnosti, ktoré sa majú dosahovať. Úrovne výkonnostných odchýlok a uplatniteľná úroveň bonusov a pokút sa určí po ponuke konzultácie uvedenej v článku 8 a stanoví sa vo vnútroštátnom pláne výkonnosti alebo pláne výkonnosti funkčného bloku vzdušného priestoru.

3. Ak sa členský štát rozhodne uplatniť stimulačný program v súvislosti s používateľmi leteckých navigačných služieb, po ponuke konzultácie uvedenej v článku 8 prispôsobí odplaty, ktoré im vznikli, s cieľom zohľadniť najmä úsilie týchto používateľov:

- a) optimalizovať používanie leteckých navigačných služieb;

- b) znížiť vplyv lietania na životné prostredie;
- c) znížiť celkové náklady na letecké navigačné služby a zvýšiť ich efektívnosť najmä znížením alebo prispôbením odplát v závislosti od palubného vybavenia, ktoré zvyšuje kapacitu, alebo kompenzáciou nevýhod spojených s voľbou menej preťažených tratí;
- d) zrýchliť zavádzanie kapacity ATM v rámci SESAR.“

13. Článok 13 sa mení a dopĺňa takto:

- a) Odseky 1 a 2 sa nahrádzajú takto:

„1. Členské štáty zabezpečia každoročné stanovenie jednotkových sadzieb pre každú zónu spoplatňovania.

Jednotkové sadzby sa stanovujú v národnej mene. Ak sa členské štáty, ktorý sú súčasťou funkčného bloku vzdušného priestoru, rozhodnú zriadiť spoločnú zónu spoplatňovania s jednotnou jednotkovou sadzbou, táto jednotková sadzba sa určí v eurách alebo v národnej mene jedného z príslušných členských štátov. Príslušné členské štáty o uplatniteľnej mene informujú Komisiu a Eurocontrol.

2. Podľa článku 11 ods. 4 písm. e) nariadenia (ES) č. 549/2004 a článku 18 nariadenia (EÚ) č. 691/2010 v prípade spustenia výstražného mechanizmu sa môže jednotková sadzba v priebehu roka upraviť.“

- b) Vkladá sa tento odsek 4:

„4. Jednotkové sadzby na prvý rok referenčného obdobia sa vypočítajú na základe výkonnostného plánu, ktorý príslušné členské štáty alebo funkčné bloky vzdušného priestoru oznámili k 1. novembru roka predchádzajúceho začiatku referenčného obdobia. V prípade, že výkonnostné plány sú prijaté až po 1. novembri roka, ktorý predchádza začiatku referenčného obdobia, jednotkové sadzby sa v prípade potreby prepočítajú na základe definitívne prijatého plánu alebo uplatniteľných nápravných opatrení.“

14. V článku 14 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Členské štáty môžu vyberať odplaty prostredníctvom jednej odplaty za let. Ak sa odplaty účtujú a vyberajú regionálne, môže sa ako účtovná mena použiť euro a k príslušnej jednotkovej sadzbe sa na účely náhrady nákladov na účtovanie a výber môže pridať administratívna jednotková sadzba.“

15. Článok 15 sa vypúšťa.

16. V článku 17 sa úvodná časť prvého pododseku nahrádza takto:

„Poskytovatelia leteckých navigačných služieb uľahčia inšpekcie a prehliadky, ktoré uskutočňuje vnútroštátny dozorný orgán alebo oprávnený subjekt konajúci v mene tohto orgánu, vrátane návštev na mieste. Oprávnené osoby sú splnomocnené.“

17. Vkladá sa tento článok 17a:

„Článok 17a

#### Preskúmanie

Preskúmanie systému výkonnosti uvedeného v článku 24 nariadenia (EÚ) č. 691/2010 Komisiou zahŕňa mechanizmus zdieľania rizík uvedenému v článku 11a tohto nariadenia, stimulačným programom uvedeným v článku 12 tohto nariadenia a ich vplyvu a účinnosti na dosahovanie stanovených výkonnostných cieľov.“

18. Prílohy I až VI sa menia a dopĺňajú v súlade s prílohou k tomuto nariadeniu.

Článok 2

#### Prechodné ustanovenia

Tie členské štáty, v ktorých sa prostredníctvom vnútroštátnych predpisov existujúcich pred 8. júlom 2010 ustanovuje zníženie jednotkovej sadzby presahujúce ciele na úrovni Európskej únie stanovené v súlade s nariadením (EÚ) č. 691/2010, môžu oslobodiť svojich poskytovateľov leteckých navigačných služieb od uplatňovania článku 11a ods. 3 nariadenia (ES) č. 1794/2006. Toto oslobodenie platí počas obdobia, ak sa vnútroštátnymi predpismi stanovuje zníženie jednotkovej sadzby, nie však dlhšie než do konca prvého referenčného obdobia v roku 2014. Členské štáty o takýchto oslobodeniach informujú Komisiu a Eurocontrol.

Členské štáty môžu rozhodnúť o neuplatňovaní nariadenia (ES) č. 1794/2006 zmeneného a doplneného týmto nariadením v súvislosti s terminálnymi poplatkami až do 31. decembra 2014. Odklad oznámia Komisii. Ak členské štáty oslobodia terminálne poplatky z uplatňovania uvedeného nariadenia, je možné úplné náklady na poskytovanie terminálnych leteckých navigačných služieb pokrývať do 31. decembra 2014.

Článok 3

#### Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť tretím dňom po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.

Začne sa uplatňovať na náklady, odplaty a jednotkové sadzby v oblasti leteckých navigačných služieb v roku 2012.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 16. decembra 2010

*Za Komisiu*  
*predseda*  
José Manuel BARROSO

---



## PRÍLOHA

Prílohy I až VI sa menia a dopĺňajú takto:

1. V prílohe I sa dopĺňa tento bod 5:

„5. V prípade viac ako 150 000 pohybov obchodnej leteckej dopravy za rok sa posúdenie uvedené v bodoch 1 až 4 vykoná na úrovni každého jednotlivého letiska.“

2. Príloha II sa nahrádza takto:

## „PRÍLOHA II

**Transparentnosť cenového základu**

## 1. TABUĽKA

Členské štáty a poskytovatelia leteckých navigačných služieb musia vyplniť nasledujúcu tabuľku pre každú zónu spoplatňovania, za ktorú sú zodpovedné, a to pre každé referenčné obdobie. Členské štáty musia tiež predložiť konsolidovanú tabuľku pre každú zónu spoplatňovania, za ktorú sú zodpovedné.

Konsolidovaná tabuľka sa vyplní pre všetky letiská, ktoré sú predmetom ustanovení tohto nariadenia.

Ak sa zóna spoplatňovania rozprestiera vo vzdušnom priestore viacerých členských štátov, vyplnia tabuľku spoločne v súlade s dohodami uvedenými v článku 4 ods. 4.

Skutočné náklady sa určujú na základe overených účtov. Náklady sa určujú v súlade s obchodným plánom, ktorý sa vyžaduje pre vydanie osvedčenia, a vykazujú sa v mene, v ktorej sa stanovili v súlade so štvrtým pododsekom článku 6 ods. 1.

S cieľom uľahčiť Komisii stanovenie výkonnostných cieľov na úrovni Únie a bez toho, aby boli dotknuté výkonnostné plány, ktoré sa majú prijať na vnútroštátnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru, členské štáty a poskytovatelia leteckých navigačných služieb naplnia takúto tabuľku východiskovými prognózovanými údajmi osemnásť mesiacov pred začiatkom referenčného obdobia.

Tabuľka I - Celkové náklady

Názov zóny spoplatňovania Meno subjektu	Referenčné obdobie: N - (N+4)
--	-------------------------------

Podrobné údaje o nákladoch	Stanovené náklady					Skutočné náklady				
	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4

## Náklady podľa povahy (nominálne hodnoty)

Personál										
Ostatné prevádzkové náklady										
Odpisy										
Kapitálové náklady										
Výnimočné položky										
Celkové náklady										
Spolu % n/n-1										
Personál % n/n-1										
Ostatné prev. náklady % n/n-1										

## Náklady podľa služieb (nominálne hodnoty)

Manažment letovej prevádzky										
Komunikácia										
Navigácia										
Dozor										
Pátranie a zachraňovanie										
Letecké informácie										
Meteorologické služby										
Náklady na dozor										
Ostatné náklady štátu										
Celkové náklady										
Spolu % n/n-1										
ATM % n/n-1										
CNS % n/n-1										

## Doplňujúce informácie o kapitálových nákladoch a o nákladoch na spoločné projekty (v nominálnych hodnotách)

Priemerný základ majetku										
Čistá účt. hodnota investičného majetku										
Opravné položky celkových aktív										
Čisté bežné aktíva										
Celkový základ majetku										
Kapitálové náklady %										
Kapitálové náklady pred zdanením %										
Kapitálová návratnosť %										
Priemerná úroková sadzba dlhov %										
Náklady na spoločné projekty										
Spoločný projekt 1										

## Doplňujúce informácie o inflácii a o celkových nákladoch v reálnych hodnotách

Inflácia % <sup>(1)</sup>										
Celkové náklady v reálnej hodnote <sup>(2)</sup>										
Spolu % n/n-1										

## Odrátanie nákladov pridelených oslobodeným VFR letom (v nominálnych hodnotách)

Celkové náklady										
Náklady na oslobodené VFR lety										
Celkové náklady po odrátaní <sup>(3)</sup>										

Náklady a položky základu majetku v miliónoch v národnej mene - Jednotky služieb v miliónoch

<sup>(1)</sup> Prognóza inflácie použitá na určenie stanovených nákladov v nominálnych hodnotách - skutočná inflácia podľa EUROSTATU<sup>(2)</sup> Stanovené náklady (výkonostný plán) v reálnych hodnotách - skutočné náklady v reálnych hodnotách<sup>(3)</sup> Stanovené náklady (po odrátaní nákladov na VFR lety) podľa prílohy II (v nominálnych hodnotách)

## 2. ĎALŠIE INFORMÁCIE

Okrem toho členské štáty a poskytovatelia letových navigačných služieb poskytujú minimálne tieto informácie:

- opis metodológie používanej na rozdeľovanie nákladov na zariadenia alebo služby medzi rôzne letecké navigačné služby, ktorá je založená na zozname zariadení a služieb uvedených v regionálnom navigačnom pláne ICAO pre európsky región (dokument 7754) a opis metodológie používanej na rozdeľovanie týchto nákladov medzi rôzne zóny spoplatňovania;
- opis a vysvetlenie metódy prijatej na výpočet nákladov na odpisy: historické náklady alebo bežné náklady. Ak sa prijalo účtovníctvo bežných nákladov, poskytnutie údajov o porovnateľných historických nákladoch;
- odôvodnenie kapitálových nákladov vrátane komponentov základu majetku, možných opravných položiek celkového majetku a kapitálovej návratnosti;
- opis celkových stanovených nákladov každého letiska, ktoré je predmetom ustanovení tohto nariadenia, pre každú terminálnu zónu spoplatňovania; pre letiská s menej ako 20 000 pohybmi obchodnej leteckej dopravy ročne vypočítanými ako priemer z predchádzajúcich troch rokov sa náklady môžu predložiť ako celková suma na letisko;
- vymedzenie kritérií používaných na rozdeľovanie nákladov medzi terminálne a traťové služby pre každé regulované letisko;
- rozdelenie meteorologických nákladov medzi priame náklady a „základné náklady MET“, ktorá sa vymedzuje ako náklady na podporu meteorologických služieb a zariadení, ktoré slúžia aj meteorologickým požiadavkám vo všeobecnosti. Sem patrí všeobecná analýza a predpovede, pozorovacie siete ovzdušia nad povrchom a horného ovzdušia, meteorologické komunikačné systémy, výpočtové strediská a podpora základného výskumu, príprava a administratíva;
- opis metodológie používanej na pridelenie celkových nákladov MET a základných nákladov MET civilnému letectvu a na ich rozdelenie medzi zóny spoplatňovania;
- podľa požiadavky v bode 1 osemnásť mesiacov pred začiatkom referenčného obdobia opis vykazanej prognózy nákladov a objemu dopravy;
- v každom roku referenčného obdobia opis vykázaných skutočných nákladov a rozdielu oproti stanoveným nákladom.“

## 3. V prílohe III sa bod 1.2 nahrádza takto:

### „1.2 Ďalšie informácie

Okrem toho poskytovatelia leteckých navigačných služieb poskytujú minimálne tieto informácie:

- opis kritérií používaných na pridelenie nákladov na zariadenia alebo služby rôznym leteckým navigačným službám na základe zoznamu zariadení a služieb uvedených v regionálnom navigačnom pláne ICAO pre európsky región (dokument 7754);
- opis a vysvetlenie rozdielov medzi plánovanými a skutočnými údajmi za rok (n-1), ktoré nie sú dôverné;
- opis a vysvetlenie plánovaných nákladov a investícií na päť rokov vo vzťahu k očakávanému objemu dopravy, ktoré nie sú dôverné;
- opis a vysvetlenie metódy prijatej na výpočet nákladov na odpisy: historické náklady alebo bežné náklady;
- odôvodnenie kapitálových nákladov vrátane komponentov základu majetku, možných opravných položiek celkového majetku a kapitálovej návratnosti.“

## 4. Príloha IV sa nahrádza takto:

## „PRÍLOHA IV

**Výpočet jednotiek traťových služieb a jednotkových sadziieb**

1. Výpočet jednotiek traťových služieb
  - 1.1 Jednotka traťovej služby sa vypočíta vynásobením činiteľa vzdialenosti a činiteľa váhy pre príslušné lietadlo.
  - 1.2 Činiteľ vzdialenosti dostaneme, ak vydělíme počet nalietaných kilometrov v ortodromickej vzdialenosti medzi vstupným a výstupným bodom zón spoplatnenia podľa najnovšieho známeho letového plánu, podaného v súvislosti s príslušným lietadlom na účely usporiadania toku letovej prevádzky, číslom sto.
  - 1.3 Ak výstupný a vstupný bod jedného letu je v zónach spoplatňovania totožný, činiteľ vzdialenosti sa rovná ortodromickej vzdialenosti medzi týmito bodmi a najvzdialenejším bodom letového plánu vynásobenej dvoma.
  - 1.4 Vzdialenosť, ktorá sa má vziať do úvahy, sa zníži o 20 kilometrov za každé vzlietnutie z územia a za každé pristátie na území členského štátu.
  - 1.5 Činiteľ hmotnosti, vyjadrený ako číslo s presnosťou na dve desatinné miesta, je druhá odmocnina kvocientu získaného vydelením počtu metrických ton maximálnej povolenej vzletovej hmotnosti lietadla, uvedenej v osvedčení letovej spôsobilosti alebo ekvivalentnom oficiálnom doklade predloženom prevádzkovateľom lietadiel, päťdesiatimi. Ak táto váha nie je známa, použije sa známa váha najťažšieho lietadla toho istého typu. Ak má lietadlo viacero maximálnych letových hmotností, použije sa maximálna hmotnosť. Ak prevádzkovateľ lietadiel prevádzkuje dve alebo viac lietadiel, ktoré sú rôznymi verziami toho istého typu, použije sa pre každé lietadlo tohto typu priemer maximálnych letových hmotností všetkých jeho lietadiel tohto typu. Výpočet činiteľa hmotnosti typu lietadla a prevádzkovateľa sa uskutoční aspoň raz za rok.
2. Výpočet traťových jednotkových sadziieb
  - 2.1 Traťová jednotková sadzba sa vypočíta pred začiatkom každého roka referenčného obdobia.
  - 2.2 Vypočíta sa tak, že prognózovaný počet celkových jednotiek traťových služieb v príslušnom roku sa vydělí algebraickým súčtom týchto prvkov:
    - i) stanovené náklady na príslušný rok,
    - ii) zohľadnenie rozdielu medzi prognózovanou a skutočnou mierou inflácie podľa článku 6 ods. 1,
    - iii) prenesené sumy vyplývajúce z implementácie zdieľania rizika objemu dopravy podľa článku 11a ods. 2 až 7,
    - iv) prenesené sumy vyplývajúce z implementácie zdieľania rizika objemu dopravy podľa článku 11a ods. 8,
    - v) bonusy a pokuty vyplývajúce z finančných stimulov uvedených v článku 12 ods. 2,
    - vi) za prvé dve referenčné obdobia nadbytočné alebo nedostatočné krytia členských štátov až do roku 2011 vrátane,
    - vii) odrátanie nákladov na VFR lety, ktoré sú uvedené v článku 7 ods. 4.“
5. Príloha V sa nahrádza takto:

## „PRÍLOHA V

**Výpočet jednotiek terminálnych služieb a jednotkových sadziieb**

1. Výpočet jednotiek terminálnych služieb
    - 1.1 Jednotka terminálnych služieb sa rovná číselu hmotnosti príslušných lietadiel.
    - 1.2 Čísel hmotnosti vyjadrený ako číslo s presnosťou na dve desatinné miesta je kvocient získaný vydelením počtu metrických ton najvyššej maximálnej povolenej vzletovej hmotnosti lietadla uvedenej v bode 1.5 prílohy IV umocneného na 0,7 číslom päťdesiat. Počas prechodného obdobia piatich rokov od výpočtu sadzby prvej jednotky terminálnej služby podľa tejto smernice sa však tento exponent môže pohybovať medzi 0,5 a 0,9.
  2. Výpočet terminálnych jednotkových sadziieb
    - 2.1 Terminálna jednotková sadzba sa vypočíta pred začiatkom každého roka referenčného obdobia.
    - 2.2 Vypočíta sa tak, že prognózovaný počet celkových jednotiek terminálnych služieb v príslušnom roku sa vydělí algebraickým súčtom týchto prvkov:
      - i) stanovené náklady na príslušný rok,
      - ii) zohľadnenie rozdielu medzi prognózovanou a skutočnou mierou inflácie podľa článku 6 ods. 1,
      - iii) prenesené sumy vyplývajúce z vykonávania zdieľania rizika objemu dopravy podľa článku 11a ods. 2 až 7,
      - iv) prenesené sumy vyplývajúce z vykonávania zdieľania rizika objemu dopravy podľa článku 11a ods. 8,
      - v) bonusy a pokuty vyplývajúce z finančných stimulov uvedených v článku 12 ods. 2,
      - vi) za prvé dve referenčné obdobia nadbytočné alebo nedostatočné krytia členských štátov až do roku, ktorý predchádza uplatňovaniu tohto nariadenia na terminálne poplatky,
      - vii) odrátanie nákladov na VFR lety, ktoré sú uvedené v článku 7 ods. 4.“
6. Príloha VI sa nahrádza takto:

## „PRÍLOHA VI

**Mechanizmus spoplatňovania**

## 1. TABUĽKA

Členské štáty a poskytovatelia leteckých navigačných služieb musia vyplniť nasledujúcu tabuľku pre každú zónu spoplatňovania, za ktorú zodpovedajú, a to pre každé referenčné obdobie. Členské štáty musia predložiť aj konsolidovanú tabuľku pre každú zónu spoplatňovania, za ktorú zodpovedajú.

Ak sa zóna spoplatňovania rozprestiera vo vzdušnom priestore viacerých členských štátov, vyplnia tabuľku spoločne v súlade s dohodami uvedenými v článku 4 ods. 4.

Tabuľka 2 - Výpočet jednotkovej sadzby

Názov zóny spoplatňovania Meno subjektu	Referenčné obdobie : N - (N+4)
--	--------------------------------

Výpočet jednotkovej sadzby	N	N+1	N+2	N+3	N+4
----------------------------	---	-----	-----	-----	-----

<p><b>1. Stanovené nominálne náklady a úprava inflácie</b></p> <p>Stanovené nominálne náklady - bez VFR letov (prevzaté z prílohy II) Skutočná miera inflácie podľa EUROSTATu - Príloha II Prognóza miery inflácie - Príloha II Úprava inflácie - článok 6 ods. 1: prenášané sumy z roku n</p> <p><b>2. Prognóza a skutočná hodnota celkových jednotiek služieb</b></p> <p>Prognóza celkových jednotiek služieb (výkonnostný plán) Skutočné celkové jednotky služieb Pomer skutočných / prognózovaných celkových jednotiek služieb (v %)</p> <p><b>3. Náklady podliehajúce zdieľaniu rizika objemu dopravy (ANSP)</b></p> <p>Stanovené nominálne náklady bez VFR (prevzaté z prílohy II) Úprava inflácie - článok 6 ods. 1 písm. a) : suma prenesená do roku n Objem dopravy - článok 11a ods. 2: sumy prenesené do roku n Zdieľanie rizika obj. dopravy - článok 11a ods. 2 až 7: dod. výnosy prenesené do roku n Zdieľanie rizika obj. dopravy - článok 11a ods. 2 až 7: straty výnosov prenesené do roku n Nekontrolovateľné náklady - článok 11a ods. 8 písm. c): sumy prenesené do roku n Bonus alebo pokuta za výkonnosť - článok 12 ods. 2 Nadbytočné (-) alebo nedostatočné (+) krytie <sup>(1)</sup>: sumy prenesené do roku n Celková suma na výpočet jednotkovej sadzby za rok n</p> <p>Zdieľanie rizika obj. dopravy - článok 11a ods. 2 až 7: prenášané dod. výnosy z roku n Zdieľanie obj. dopravy - článok 11a ods. 2 až 7: prenášaná strata výnosov z roku n</p> <p>Parametre zdieľania rizika objemu dopravy</p> <p>% dodatočných výnosov vrátených používateľom v roku n+2 - článok 11a ods. 4 prvý pododsek % strata výnosov znášaná používateľmi vzdušného priestoru - článok 11a ods. 4 druhý pododsek</p> <p><b>4. Náklady nepodliehajúce zdieľaniu rizika obj. dopravy - článok 11a ods. 2</b></p> <p>Stanovené nominálne náklady bez VFR (prevzaté z prílohy II) Úprava inflácie - článok 6 ods. 1: suma prenesená do roku n Objem dopravy - článok 11a ods. 2: sumy prenesené do roku n Nekontrolovateľné náklady - článok 11a ods. 8 písm. c): sumy prenesené do roku n Nadbytočné (-) alebo nedostatočné (+) krytie <sup>(1)</sup>: sumy prenesené do roku n Celková suma na výpočet jednotkovej sadzby za rok n</p> <p><b>5. Iné výnosy - uplatnená jednotková sadzba (v národnej mene)</b></p> <p>Výnosy z iných zdrojov - článok 3 Celkový súčet na výpočet jednotkovej sadzby za rok n</p> <p>Jednotková sadzba za rok n (v národnej mene) ANSP komponent jednotkovej sadzby MET komponent jednotkovej sadzby Komponent jednotkovej sadzby štátu národného dozorného orgánu</p> <p>Jednotková sadzba za rok n, ktorá by sa uplatňovala bez iných výnosov</p>					
---	--	--	--	--	--

Náklady, výnosy a ostatné sumy vyjadrené v miliónoch v národnej mene - Jednotky služieb v miliónoch

<sup>(1)</sup> Prílohy IV-V 2. (vi) - nadbytočné/nedostatočné krytie vzniknuté až do roku nadobudnutia účinnosti nariadenia

## 2. ĎALŠIE INFORMÁCIE

Okrem toho príslušné členské štáty zhromažďujú a poskytujú minimálne tieto informácie:

- opis a zdôvodnenie zavedenia rôznych zón spoplatňovania, najmä pokiaľ ide o terminálne zóny spoplatňovania, a prípadné krížové dotácie medzi letiskami;
  - opis a vysvetlenie výpočtu predpovedaných prognózovaných účtovateľných jednotiek za službu;
  - opis politiky výnimiek a opis finančných prostriedkov v súvislosti s príslušnými nákladmi;
  - opis prenesených súm nadbytočného alebo nedostatočného krytia členskými štátmi až do roku 2011 pre traťové odplaty a až do roku, ktorý predchádza uplatňovaniu tohto nariadenia, pre terminálne odplaty;
  - opis sumy nedostatočného krytia prenesenej v súlade s článkom 11a ods. 4 prvý pododsek;
  - opis súm prenesených z prechádzajúceho referenčného obdobia v súlade s článkom 11a ods. 8 písm. c), rozpísaných podľa faktorov;
  - opis iných výnosov, ak existujú;
  - opis vzorca používaného na výpočet terminálnych odplát;
  - opis a vysvetlenie stimulov používaných pre používateľov leteckých navigačných služieb.“.
-