

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 391/2013

z 3. mája 2013,

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 letových navigačných služieb v jednotnom európskom nebi ⁽¹⁾ zmenené nariadením (ES) č. 1070/2009 (nariadenie o poskytovaní služieb) ⁽²⁾, a najmä na jeho článok 15 ods. 4,

keďže:

(1) V zmysle nariadenia (ES) č. 550/2004 sa od Komisie vyžaduje, aby stanovila spoločný systém spoplatňovania leteckých navigačných služieb, ktorý umožní jednotnú aplikáciu v jednotnom európskom nebi.

(2) Vypracovanie spoločného systému spoplatňovania leteckých navigačných služieb poskytovaných počas všetkých etáp letu je nanajvýš dôležité pre zavedenie iniciatívy jednotného európskeho neba. Takýto systém by mal pomôcť zvýšiť transparentnosť, pokiaľ ide o určenie, uloženie a vymáhanie odplát vzťahujúcich sa na používateľov vzdušného priestoru. Systém by zároveň mal prispieť k bezpečnému, nákladovo efektívnemu a účinnému poskytovaniu leteckých navigačných služieb používateľom, ktorí financujú a stimulovať integrované poskytovanie služieb.

(3) Spoločný systém spoplatňovania by mal byť neoddeliteľnou súčasťou dosiahnutia cieľov systému výkonnosti, ako je stanovené v článku 11 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba ⁽³⁾, zmeneného nariadením (ES) č. 1070/2009 (rámcové nariadenie) a vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) č. 390/2013 z 3. mája 2013, ktorým sa stanovuje systém výkonnosti leteckých navigačných služieb a sieťových funkcií ⁽⁴⁾.

(4) V súlade s celkovým cieľom zlepšenia výkonnosti leteckých navigačných služieb by sa prostredníctvom systému spoplatňovania malo podporiť zlepšenie nákladovej a prevádzkovej efektívnosti, ako aj zabezpečiť vytvorenie stimulačných systémov pre poskytovateľov leteckých navigačných služieb na podporu skvalitnenia poskytovania leteckých navigačných služieb vrátane uplatňovania zdieľania rizika objemu dopravy.

(5) Spoločný systém spoplatňovania by mal byť v súlade so systémom traťových odplát Eurocontrolu a článkom 15 Chicagského dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve z roku 1944 (ďalej len „Chicagský dohovor“).

(6) Spoločný systém spoplatňovania by mal umožniť optimálne využitie vzdušného priestoru pri zohľadnení tokov letovej prevádzky, najmä v rámci funkčných blokov vzdušného priestoru, ako sa stanovuje v súlade s článkom 9a nariadenia (ES) č. 550/2004.

(7) Hlavnou zásadou spoločného systému spoplatňovania je zabezpečiť úplné a transparentné informácie o základní nákladoch, ktoré sú včas prístupné zástupcom používateľov vzdušného priestoru a príslušným orgánom.

(8) Keď sa potvrdí, že terminálne letecké navigačné služby a/alebo služby CNS, MET a AIS sa poskytujú za trhových podmienok, členské štáty by mali mať možnosť rozhodnúť, že v súvislosti s týmito službami nebudú vypočítavať stanovené náklady, terminálne odplaty, nebudú stanovovať terminálne jednotkové sadzby a/alebo nebudú stanovovať finančné stimuly.

(9) Vzhľadom na meniaci sa charakter letiskovej prevádzky môže byť potrebné pozmeniť terminálne zóny spoplatňovania v priebehu referenčného obdobia.

(10) Zavedenie nových technológií a postupov a súvisiacich obchodných modelov na podporu poskytovania integrovaných služieb by malo viesť k významnému zníženiu nákladov v prospech používateľov. Pokiaľ poskytovatelia leteckých navigačných služieb chcú umožniť takéto budúce zníženie nákladov, musia riešiť potrebu nákladov na reštrukturalizáciu s cieľom zlepšiť svoju činnosť. Tieto náklady sa im môžu vrátiť, ak sa preukáže čistý prínos pre používateľov.

(11) V stimulačných mechanizmoch na podporu lepšej výkonnosti by sa malo zohľadniť, nakoľko je žiaduce odmeňovať alebo penalizovať skutočný výkon vo vzťahu k výkonnostným úrovňam očakávaným pri prijatí plánu výkonnosti.

(12) V záujme urýchlenia zavádzania technológií SESAR by malo byť možné uhrádzať náklady na investície do nových systémov ATM a generálnej opravy existujúcich systémov ATM ovplyvňujúcich úroveň výkonnosti európskej siete ATM, a to prostredníctvom odplát používateľov, pokiaľ sú tieto investície v súlade s vykonávaním európskeho riadiaceho plánu ATM, predovšetkým formou spoločných projektov, ako sa uvádza v článku 15a ods. 3 nariadenia (ES) č. 550/2004. Členské štáty by okrem toho mali mať možnosť rozhodnúť o prispôbení odplát za letecké navigačné služby tak, aby poskytli stimuly na vybavenie lietadiel systémami zahrnutými v spoločných projektoch.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 10.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 34.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1.

⁽⁴⁾ Pozri stranu 1 tohto úradného vestníka.

- (13) S cieľom zvýšiť účinnosť leteckých navigačných služieb a podporovať ich optimálne využívanie by členské štáty mali mať možnosť ďalej prispôbovať odplaty s prihliadnutím na stupeň preťaženia siete v konkrétnej oblasti alebo na konkrétnych tratiach v konkrétnych časoch.
- (14) Úroveň odplát uložených najmä na ľahké lietadlá by nemala odrádzať od používania zariadení a služieb potrebných pre bezpečnosť ani od zavádzania nových techník a postupov.
- (15) Členské štáty by mali mať možnosť stanoviť svoje jednotkové sadzby spoločne, najmä v prípade, keď zóny spoplatňovania presahujú vzdušný priestor jedného členského štátu alebo keď sú účastníkmi spoločného systému traťového spoplatňovania.
- (16) S cieľom zlepšiť účinnosť spoločného systému spoplatňovania a znížiť administratívne a účtovné zaťaženie by sa v rámci spoločného systému traťových odplát malo členským štátom umožniť kolektívne vyberať traťové odplaty prostredníctvom jednej odplaty za let.
- (17) Právne prostriedky na zabezpečenie rýchlej a úplnej platby odplaty za leteckú navigáciu používateľmi leteckých navigačných služieb by sa mali posilniť.
- (18) Zavedenie odplát uložených používateľom vzdušného priestoru, po konzultáciách s ich zástupcami, by sa malo stanoviť a uplatňovať spravodlivým a transparentným spôsobom. Tieto odplaty by sa mali pravidelne posudzovať.
- (19) Nariadenie Komisie (ES) č. 1794/2006 zo 6. decembra 2006, ktorým sa stanovuje spoločný systém spoplatňovania leteckých navigačných služieb⁽¹⁾, zmenené nariadením Komisie (EÚ) č. 1191/2010 zo 16. decembra 2010⁽²⁾ by sa malo zrušiť s účinnosťou od 1. januára 2015.
- (20) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom Výboru pre jednotné nebo,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA I

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 1

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

1. Týmto nariadením sa stanovujú opatrenia na vypracovanie spoločného systému spoplatňovania leteckých navigačných služieb.
2. Toto nariadenie sa uplatňuje na letecké navigačné služby zabezpečované poskytovateľmi leteckých prevádzkových služieb určenými v súlade s článkom 8 nariadenia (ES) č. 550/2004 a poskytovateľmi meteorologických služieb, ak sú určené v súlade s článkom 9 ods. 1 uvedeného nariadenia, pre všeobecnú leteckú prevádzku v rámci regiónov ICAO EUR a AFL,

kde sú členské štáty zodpovedné za poskytovanie leteckých navigačných služieb. Vztahuje sa aj na manažéra siete ustanoveného v súlade s článkom 3 nariadenia Komisie (EÚ) č. 677/2011⁽³⁾.

3. Členské štáty môžu uplatňovať toto nariadenie na letecké navigačné služby poskytované vo vzdušnom priestore, za ktorý sú zodpovedné, v rámci ostatných regiónov ICAO pod podmienkou, že o tom zodpovedajúcim spôsobom informujú Komisiu a ostatné členské štáty.

4. Členské štáty môžu uplatňovať toto nariadenie na 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.

5. S výhradou článku 1 ods. 4 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 390/2013 sa členské štáty môžu rozhodnúť neuplatňovať toto nariadenie na letecké navigačné služby poskytované na letiskách, na ktorých sa ročne uskutočňuje menej ako 70 000 pohybov leteckej dopravy podľa pravidiel IFR.

Členské štáty informujú Komisiu o takom rozhodnutí.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje vymedzenie pojmov uvedené v článku 2 nariadenia (ES) č. 549/2004.

Okrem toho sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

1. „používateľ leteckých navigačných služieb“ je prevádzkovateľ lietadla v čase, keď sa let vykonal, alebo ak totožnosť prevádzkovateľa nie je známa, majiteľ lietadla, ak sa nepreukáže, že v danom čase bola prevádzkovateľom iná osoba;
2. „zástupca používateľov vzdušného priestoru“ je ktorákolvek právnická osoba alebo subjekt zastupujúci záujmy jednej alebo niekoľkých kategórií používateľov leteckých navigačných služieb;
3. „IFR“ znamená pravidlá letu podľa prístrojov, ako sa vymedzuje v prílohe 2 k Chicagskému dohovoru (desiate vydanie – júl 2005);
4. „VFR“ znamená pravidlá letu za viditeľnosti, ako sa vymedzuje v prílohe 2 k Chicagskému dohovoru (desiate vydanie – júl 2005);
5. „traťová zóna spoplatňovania“ znamená objem vzdušného priestoru, za ktorý sa stanoví jednotná základňa nákladov a jednotná jednotková sadzba;
6. „terminálna zóna spoplatňovania“ znamená letisko alebo skupinu letísk, za ktoré sa stanoví jednotná základňa nákladov a jednotná jednotková sadzba;
7. „stanovené náklady“ znamenajú náklady vopred určené členským štátom, ako je uvedené v článku 15 ods. 2 písm. a) nariadenia (ES) č. 550/2004;

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 341, 7.12.2006, s. 3.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ L 333, 17.12.2010, s. 6.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ L 185, 15.7.2011, s. 1.

8. „referenčné obdobie“ znamená referenčné obdobie pre systém výkonnosti podľa článku 11 ods. 3 písm. d) nariadenia (ES) č. 549/2004 a článku 8 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 390/2013;
9. „pohyby leteckej dopravy podľa pravidiel IFR“ znamenajú súčet vzlietnutí a pristátí vykonaných podľa pravidiel letu podľa prístrojov vypočítaný ako priemer ročných hodnôt počas troch rokov predchádzajúcich predloženiu plánu výkonnosti;
10. „iné výnosy“ znamenajú výnosy získané od verejných orgánov vrátane finančnej podpory z programov pomoci Únie, ako je transeurópska dopravná sieť (TEN-T), Nástroj na prepojenie Európy (CEF) a Kohézny fond, 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;
11. „plán výkonnosti“ znamená plán výkonnosti vypracovaný a prijatý v súlade s ustanoveniami článkov 11 až 16 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 390/2013;
12. „skutočné náklady“ znamenajú náklady skutočne vynaložené v danom roku na poskytnutie leteckých navigačných služieb, ktoré sú predmetom záverečného auditu;
13. „služby CNS, MET a AIS“ znamenajú spojovacie, navigačné a sledovacie služby, meteorologické služby pre leteckú navigáciu a letecké informačné služby;
14. „náklady na reštrukturalizáciu“ sú podstatné jednorazové náklady, ktoré vznikli poskytovateľovi leteckých navigačných služieb počas reštrukturalizácie spočívajúcej v zavedení nových technológií, postupov a súvisiacich obchodných modelov s cieľom stimulovať poskytovanie integrovaných služieb, keď členský štát chce uhrádzať tieto náklady v jednom alebo viacerých referenčných obdobiach. Môžu zahŕňať náklady, ktoré vznikli pri odmeňovaní zamestnancov, zatváraní stredísk riadenia letovej prevádzky, presunoch činností do nových lokalít, odpisovaní aktív a/alebo nadobudnutí strategických podielov v iných poskytovateľoch leteckých navigačných služieb.

Článok 3

Terminálne letecké navigačné služby a služby CNS, MET a AIS podliehajúce trhovým podmienkam

1. Bez toho, aby bolo dotknuté uplatňovanie zásad uvedených v článkoch 14 a 15 nariadenia (ES) č. 550/2004, a s výhradou posúdenia podľa odseku 2 sa členské štáty môžu pred začatím referenčného obdobia alebo v odôvodnených prípadoch aj počas referenčného obdobia rozhodnúť, že niektoré alebo všetky ich terminálne letecké navigačné služby alebo služby CNS, MET a AIS podliehajú trhovým podmienkam. V takom prípade platia ustanovenia tohto nariadenia, ale príslušné členské štáty môžu rozhodnúť, že v súvislosti s týmito službami:

- a) nebudú vypočítavať stanovené náklady v súlade s článkom 7 tohto nariadenia;

- b) nebudú stanovovať finančné stimuly pre tieto služby v kľúčových oblastiach výkonnosti, ako sú kapacita a životné prostredie, v súlade s článkom 15 tohto nariadenia;

a v súvislosti s terminálnymi leteckými navigačnými službami:

- c) nebudú vypočítavať terminálne odplaty v súlade s článkom 12 tohto nariadenia;

- d) nebudú stanovovať terminálne jednotkové sadzby v súlade s článkom 17 tohto nariadenia.

2. S cieľom potvrdiť, že niektoré alebo všetky terminálne letecké navigačné služby alebo služby CNS, MET a AIS podliehajú trhovým podmienkam, musia členské štáty vykonať podrobné posúdenie v porovnaní so všetkými podmienkami stanovenými v prílohe I k tomuto nariadeniu. Toto posúdenie zahŕňa konzultácie so zástupcami používateľov vzdušného priestoru.

3. Členské štáty uvedené v odseku 1 najneskôr 19 mesiacov pred začiatkom referenčného obdobia alebo dátumom uplatnenia rozhodnutí prijatých podľa odseku 1 predložia Komisii podrobnú správu o obsahu a výsledkoch posúdenia podľa odseku 2. Táto správa musí byť podložená dôkazmi, v prípade potreby aj súťažnými podkladmi, zdôvodnením výberu poskytovateľa služieb, opisom opatrení uložených vybranému poskytovateľovi služieb s cieľom zabezpečiť, aby sa terminálne letecké navigačné služby alebo služby CNS, MET a AIS poskytovali nákladovo efektívnym spôsobom, a musí zahŕňať aj výsledok konzultácií so zástupcami používateľov vzdušného priestoru. V správe sa musí uvádzať úplné odôvodnenie záverov členských štátov.

4. Ak Komisia súhlasí s tým, že sú vytvorené trhové podmienky v súlade s požiadavkami uvedenými v prílohe I, do štyroch mesiacov od doručenia správy to oznámi príslušnému členskému štátu. Táto štvormesačná lehota sa predlžuje na šesť mesiacov po doručení správy, ak sa Komisia domnieva, že je potrebné poskytnúť ďalšie dôkazy, aby bolo možné určiť, či sú vytvorené trhové podmienky.

Ak Komisia zistí, že trhové podmienky nie sú vytvorené, do šiestich mesiacov od doručenia správy a v súlade s postupom uvedeným v článku 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 549/2004 rozhodne, že daný členský štát (členské štáty) musí (musia) v plnej miere uplatňovať ustanovenia tohto nariadenia. Takéto rozhodnutie sa prijme po konzultácii s príslušným členským štátom (členskými štátmi).

5. Správa členského štátu a rozhodnutie Komisie uvedené v odseku 4 sú platné počas príslušného referenčného obdobia, sú verejne dostupné a odkazy na ne sa uverejnia v Úradnom vestníku Európskej únie.

Článok 4

Zásady spoločného systému spoplatňovania

1. Spoločný 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 a/alebo iných výnosov.

4. Odsekmi 2 a 3 nie je dotknuté financovanie výnimiek určitých používateľov leteckých navigačných služieb prostredníctvom iných zdrojov financovania v súlade s článkom 10.

5. Spoločný systém spoplatňovania musí umožňovať transparentnosť a konzultácie so zástupcami používateľov vzdušného priestoru týkajúce sa základne nákladov a rozdelenia nákladov medzi rôzne služby.

6. Výnosy získané prostredníctvom traťových alebo terminálnych odplát stanovených v súlade s článkami 11 a 12 tohto nariadenia sa nesmú použiť na financovanie komerčných aktivít poskytovateľov leteckých navigačných služieb.

Článok 5

Stanovenie zón spoplatňovania

1. Členské štáty zriaďujú zóny spoplatňovania vo vzdušnom priestore, za ktorý sú zodpovedné, kde sa letecké navigačné služby poskytujú používateľom vzdušného priestoru.

2. Zóny spoplatňovania sa vymedzujú spôsobom, ktorý je v súlade s prevádzkou a výkonom služieb riadenia letovej prevádzky po konzultáciách so zástupcami používateľov vzdušného priestoru.

3. Traťová zóna spoplatňovania sa rozprestiera od zeme až po horný vzdušný priestor. V komplexných terminálnych oblastiach môžu členské štáty zriadiť osobitnú zónu v rámci zóny spoplatňovania.

4. Ak sa zóny spoplatňovania rozprestierajú vo vzdušnom priestore viac než jedného členského štátu, príslušné členské štáty zabezpečia súlad a jednotnosť pri uplatňovaní tohto nariadenia na príslušný vzdušný priestor.

5. Terminálna zóna spoplatňovania sa môže v priebehu referenčného obdobia zmeniť. Členské štáty v takom prípade:

- a) poskytnú Komisii príslušné údaje o nákladoch a letovej prevádzke, aby Komisia mohla prepracovať jednotné súbory údajov o nákladoch a prevádzke, ktoré budú vyjadrovať situáciu pred zmenou a po zmene, a vykonávať svoje úlohy týkajúce sa monitorovania výkonnosti v súlade s článkom 18 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 390/2013;
- b) uskutočnia konzultácie so zástupcami používateľov vzdušného priestoru a ich pripomienky oznámia Komisii;
- c) poskytnú Komisii posúdenie vplyvu zmien na ciele nákladovej efektívnosti terminálnych leteckých navigačných služieb a monitorovanie výkonnosti a uvedú, ako má vykonávať monitorovanie výkonnosti počas zvyšného referenčného obdobia.

KAPITOLA II

NÁKLADY NA POSKYTOVANIE LETECKÝCH NAVIGAČNÝCH SLUŽIEB

Článok 6

Oprávnené služby, zariadenia a činnosti

1. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb podľa článku 1 ods. 2 a 4 stanovujú náklady vzniknuté pri poskytovaní leteckých navigačných služieb vo vzťahu k zariadeniam a službám poskytovaným a zavedeným podľa regionálneho letového navigačného plánu ICAO pre európsky región v zónach spoplatňovania, za ktoré sú zodpovedné.

Tieto náklady obsahujú administratívne režijné náklady, odborné vzdelávanie, štúdie, testy a pokusy, ako aj výskum a vývoj priradený týmto službám.

2. Členské štáty môžu stanoviť nasledujúce náklady ako stanovené náklady v súlade s článkom 15 ods. 2 písm. b) 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 časť výnosov z odplát môže použiť na financovanie spoločných projektov na účely sieťových funkcií, ktoré majú osobitný význam pre zlepšenie celkovej výkonnosti riadenia letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb. V takýchto prípadoch členské štáty zavedú komplexné a transparentné účtovníctvo, aby sa zabránilo dvojitému spoplatňovaniu používateľov vzdušného priestoru. V súlade s prílohou II a VII sa jednoznačne určia stanovené náklady vyplývajúce zo spoločného projektu.

4. Investície do nových systémov ATM a generálnej opravy existujúcich systémov ATM sú oprávnené, pokiaľ sú v súlade s vykonávaním európskeho riadiaceho plánu ATM, predovšetkým prostredníctvom spoločných projektov uvedených v článku 15a ods. 3 nariadenia (ES) č. 550/2004.

Článok 7

Výpočet nákladov

1. Stanovené náklady a skutočné náklady zahŕňajú náklady týkajúce sa oprávnených služieb, zariadení a činností uvedené v článku 6 tohto nariadenia a stanovujú sa v súlade s účtovnými požiadavkami stanovenými v článku 12 nariadenia (ES) č. 550/2004.

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

Bez toho, aby boli dotknuté články 17 a 19 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 390/2013 sa stanovené náklady určujú pred začiatkom každého referenčného obdobia ako súčasť plánu výkonnosti na každý kalendárny rok referenčného obdobia, a to v reálnych a nominálnych hodnotách. Za každý rok referenčného obdobia sa rozdiel medzi stanovenými nákladmi vyjadrenými v nominálnych hodnotách pred začiatkom referenčného obdobia a stanovenými nákladmi upravenými na základe rozdielu medzi skutočnou hodnotou inflácie podľa záznamov Komisie v harmonizovanom indexe spotrebiteľských cien publikovanom Eurostatom v apríli roku n a prognózami inflácie uvedenými v pláne výkonnosti na rok predchádzajúci referenčnému obdobiu a na každý rok referenčného obdobia preniesie do roku $n + 2$ na účely výpočtu jednotkovej sadzby.

Stanovené náklady a skutočné náklady sa počítajú 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 zaistiť transparentný výpočet jednotnej jednotkovej sadzby pri uplatňovaní tretieho pododseku článku 17 ods. 1 tohto nariadenia. Dané členské štáty o tom informujú Komisiu a Eurocontrol.

2. Náklady uvedené v odseku 1 sa rozdelia na personálne náklady, ostatné prevádzkové náklady, náklady na odpisy, kapitálové náklady a mimoriadne položky vrátane uhradených nevratných daní a colných poplatkov a všetkých ostatných súvisiacich nákladov.

Personálne náklady zahŕňajú hrubé platy, platby za nadčasy a príspevky zamestnávateľov na sociálne poistenie, ako aj dôchodkové náklady a ostatné príspevky. Dôchodkové náklady sa môžu vypočítať s použitím opatrných prognóz na základe hospodárenia v príslušnom systéme alebo príslušných vnútroštátnych právnych predpisov. Tieto prognózy sa podrobne uvedú v pláne výkonnosti.

Ostatné prevádzkové náklady zahŕňajú náklady, ktoré vznikli pri nákupe tovaru a služieb použitých na poskytovanie leteckých navigačných služieb, ku ktorým patria najmä externé služby,

externí pracovníci, materiál, energie, verejnoprospešné služby, prenájom budov, vybavenie a zariadenia, údržba, poistné a cestovné náklady. Ak si poskytovateľ leteckých dopravných služieb kúpi iné letecké navigačné služby, poskytovateľ služby zahrnie skutočné náklady za tieto služby do svojich ostatných prevádzkových nákladov.

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 lineárneho 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 (nominálne kapitálové náklady na účtovanie obstarávacích nákladov a skutočné kapitálové náklady na účtovanie bežných nákladov). Ak sa použije účtovanie bežných nákladov, na účely porovnania a posúdenia sa poskytnú aj ekvivalentné hodnoty obstarávacích 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 o prípadné opravné položky celkového majetku stanovenými vnútroštátnym orgánom dohľadu 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 výnosu použitého na rozdiel medzi celkovými aktívami uvedenými v písme 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 pláne výkonnosti na účely kontroly zo strany Komisie, ako aj v ďalších informáciách poskytovaných v súlade s prílohou II.

3. Na účely výpočtu kapitálových nákladov podľa odseku 2 sú vážené ukazovatele založené na pomere financovania buď prostredníctvom dlhu alebo vlastného kapitálu. Úroková sadzba z dlhov sa rovná váženej priemernej úrokovej sadzbe z dlhov poskytovateľa leteckých navigačných služieb. Kapitálová návratnosť je stanovená v pláne výkonnosti za sledované obdobie, a opiera sa o skutočné finančné riziko poskytovateľa leteckých navigačných služieb, ako bolo vyhodnotené pred referenčným obdobím.

Ak majetok nepatrí poskytovateľovi leteckých navigačných služieb, ale je zaradený do výpočtu kapitálových nákladov, členský štát zabezpečí, aby náklady na tento majetok neboli uhradené dvakrát.

4. Výpočet skutočných nákladov môže zahŕňať úhradu nákladov na reštrukturalizáciu, ktoré poskytovateľom leteckých navigačných služieb vznikli v referenčných obdobiach predchádzajúcich referenčnému obdobiu (referenčným obdobiam), v ktorom boli uhradené, a v prípade ktorých obchodná analýza preukáže čistý prínos pre používateľov v priebehu času.

Vnútroštátny orgán dohľadu predloží Komisii obchodnú analýzu (business case), plán úhrady nákladov na reštrukturalizáciu a výsledky konzultácie so zástupcami používateľov vzdušného priestoru o obchodnej analýze a pláne úhrady nákladov na reštrukturalizáciu.

Ak Komisia zistí, že je preukázaný očakávaný čistý prínos pre používateľov v priebehu času, oznámi to príslušnému členskému štátu do piatich mesiacov od prijatia informácií predložených vnútroštátnym orgánom dohľadu.

Ak Komisia zistí, že očakávaný čistý prínos pre používateľov v priebehu času nie je preukázaný, do piatich mesiacov od prijatia informácií predložených vnútroštátnym orgánom dohľadu rozhodne v súlade s postupom podľa článku 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 549/2004, že náklady poskytovateľov leteckých navigačných služieb na reštrukturalizáciu nebudú uhradené, a informuje o tom príslušný členský štát.

Príslušný členský štát informuje o vývoji nákladov na reštrukturalizáciu a čistých prínosov pre používateľov vo svojej výročnej správe podľa článku 18 ods. 4 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 390/2013.

Článok 8

Pridelenie nákladov

1. Náklady na oprávnené služby, zariadenia a činnosti v zmysle článku 6 sa pridelujú transparentným spôsobom zónam spoplatňovania, v ktorých skutočne vznikli.

Ak náklady vznikli v rôznych zónach spoplatňovania, pridelia sa pomerným spôsobom na základe transparentnej metodiky podľa článku 9.

2. Náklady na terminálne služby sa týkajú týchto služieb:

- a) letiskových služieb riadenia letovej prevádzky, letiskových letových informačných služieb vrátane letových poradných služieb a pohotovostných služieb;
- b) letových prevádzkových služieb súvisiacich s priblížením a odletom lietadla v určitej vzdialenosti od letiska na základe prevádzkových požiadaviek;
- c) primeraného pridelenia všetkých ostatných častí leteckých navigačných služieb odrážajúceho pomerné rozdelenie medzi traťové a terminálne služby.

Na účely odseku 2 písm. b) a c) pred začatím každého referenčného obdobia určia členské štáty pre každé letisko kritériá na pridelenie nákladov medzi terminálnymi a traťovými službami a oznámia ich Komisii.

3. Náklady na traťové služby sa týkajú nákladov uvedených v odseku 1 s výnimkou nákladov uvedených v odseku 2.

4. Ak sa v súlade s článkom 10 udelili výnimky na lety VFR, poskytovateľ leteckých navigačných služieb identifikuje náklady leteckých navigačných služieb poskytnutých pre lety VFR a oddelí ich od nákladov poskytnutých pre lety IFR. Tieto náklady možno stanoviť na základe metódy hraničných nákladov pri zohľadnení výhod pre lety IFR vyplývajúcich zo služieb poskytnutých pre lety VFR.

Článok 9

Transparentnosť nákladov a mechanizmu spoplatňovania

1. Aspoň sedem mesiacov pred začatím každého referenčného obdobia členské štáty koordinovane pozvú zástupcov používateľov vzdušného priestoru na konzultácie o stanovených nákladoch, plánovaných investíciách, prognózach jednotiek služieb, politike spoplatňovania a výsledných jednotkových sadzbách. Pri tom im pomáhajú poskytovatelia leteckých navigačných služieb. Členské štáty transparentným spôsobom stanovia svoje vnútroštátne náklady alebo náklady funkčných blokov vzdušného priestoru v súlade s článkom 6 a zástupcom používateľov vzdušného priestoru, Komisii a prípadne Eurocontrolu sprístupnia informácie o svojich jednotkových sadzbách.

Počas referenčného obdobia členské štáty raz ročne koordinovaným spôsobom vyzvú zástupcov používateľov vzdušného priestoru na konzultácie o akýchkoľvek odchýlkach od prognózy, najmä pokiaľ ide o:

- a) skutočný objem dopravy a skutočné náklady v porovnaní s prognózovaným objemom dopravy a stanovenými nákladmi;
- b) zavádzanie mechanizmu zdieľania rizika objemu dopravy uvedeného v článku 13;
- c) zavádzanie mechanizmu zdieľania nákladov stanoveného v článku 14;
- d) stimulačné systémy stanovené v článku 15;
- e) prispôbovanie odplát stanovených v článku 16.

Konzultácie je možné organizovať regionálne. Zástupcovia používateľov vzdušného priestoru majú právo požiadať o vykonanie ďalších konzultácií. Po spustení varovného mechanizmu, ako sa stanovuje v článkoch 17 a 19 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 390/2013, na základe ktorého dôjde k revízii stanovených jednotkových nákladov, sa organizujú aj systematické konzultácie s používateľmi.

2. Informácie uvedené v odseku 1 vychádzajú z tabuliek a podrobných pravidiel stanovených v prílohách II, VI a VII. Ak sa v súlade s článkom 3 zistí, že terminálne letecké navigačné služby alebo služby CNS, MET a AIS podliehajú trhovým podmienkam, informácie uvedené v odseku 1 vychádzajú z tabuliek a podrobných podmienok stanovených v prílohe III. Príslušná dokumentácia sa poskytne zástupcom používateľov vzdušného priestoru, Komisii, Eurocontrolu a vnútroštátnym orgánom dohľadu tri týždne pred konzultáciou. V prípade výročnej konzultácie podľa druhého pododseku odseku 1 sa príslušná dokumentácia musí poskytnúť zástupcom používateľov vzdušného priestoru, Komisii, Eurocontrolu a vnútroštátnym orgánom dohľadu každý rok najneskôr 1. júna.

3. S cieľom umožniť vykazovanie dosiahnutej výkonnosti podľa článku 18 ods. 4 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 390/2013 členské štáty do 1. júna každého roka sprístupnia Komisii a Eurocontrolu svoje skutočné náklady, ktoré im vznikli v predchádzajúcom roku, a rozdiel medzi skutočnými nákladmi a stanovenými nákladmi uvedenými v pláne výkonnosti, a to prostredníctvom tabuliek a podrobných pravidiel stanovených v prílohách II, VI a VII. Členské štáty, ktoré rozhodli, že terminálne letecké navigačné služby alebo služby CNS, MET a AIS sa poskytujú za trhových podmienok v súlade s článkom 3, poskytnú tieto informácie prostredníctvom tabuliek a podrobných pravidiel stanovených v prílohe III.

KAPITOLA III

FINANCOVANIE LETECKÝCH NAVIGAČNÝCH SLUŽIEB PROSTREDNÍCTVOM ODPLÁT ZA LETECKÉ NAVIGAČNÉ SLUŽBY

Článok 10

Oslobodenie od odplát za letecké navigačné služby

1. Členské štáty oslobodia od traťových odplát:
 - a) lety vykonávané lietadlami, ktorých maximálna povolená vzletová hmotnosť je nižšia ako dve tony;
 - b) zmiešané lety vykonávané podľa pravidiel VFR/IFR v zónach spoplatňovania, v ktorých sa uskutočnili výlučne podľa pravidiel VFR a v ktorých sa odplata za lety VFR neukladá;
 - c) lety vykonávané v rámci úradnej misie výlučne na prepravu vládnucich panovníkov a ich najbližšej rodiny, hláv štátov, predsedov vlád a vládnych ministrov, pričom vo všetkých prípadoch musí byť táto skutočnosť podložená primeraným označením statusu alebo poznámkou v letovom pláne;
 - d) pátracie a záchranné lety schválené príslušným kompetentným orgánom.
2. Členské štáty môžu oslobodiť od traťových odplát:
 - a) vojenské lety vykonávané vojenskými lietadlami ktoréhokoľvek štátu;

- b) školiace lety vykonávané s cieľom získať licenciu alebo kvalifikáciu v prípade letovej posádky a ak to je podložené príslušnou poznámkou v letovom pláne, pričom tieto lety sa musia vykonať výlučne vo vzdušnom priestore príslušného štátu a nesmú slúžiť na prepravu cestujúcich a/alebo nákladu, ani na premiestňovanie alebo manipulovanie s lietadlami;
- c) lety vykonávané výlučne s cieľom kontrolovať alebo skúšať zariadenia, ktoré sa používajú alebo sa plánujú používať ako pozemné zariadenia na leteckú navigáciu, s výnimkou technických preletov príslušných lietadiel;
- d) lety končiacie na letisku, z ktorého lietadlo vzlietlo, a počas ktorého nedošlo k medzipristátii;
- e) lety VFR;
- f) humanitárne lety schválené príslušným kompetentným orgánom;
- g) lety v colných službách a policajné lety.

3. Členské štáty môžu oslobodiť od terminálnych odplát lety uvedené v odsekoch 1 a 2.

4. Náklady vzniknuté v súvislosti s letmi, ktoré boli oslobodené, sa skladajú z:

- a) nákladov na lety VFR, ktoré boli oslobodené a ktoré sú uvedené v článku 8 ods. 4;
- b) nákladov na lety IFR, ktoré boli oslobodené a ktoré sa vypočítajú ako súčin nákladov vzniknutých v súvislosti s letmi IFR a pomeru počtu jednotiek služieb oslobodených od odplát a celkového počtu jednotiek služieb, pričom celkový počet jednotiek služieb sa skladá z jednotiek služieb v súvislosti s letmi IFR, ako aj jednotiek služieb v súvislosti s letmi VFR, pokiaľ nie sú oslobodené. Náklady na lety IFR sa rovnajú celkovým nákladom po odčítaní nákladov na lety VFR.

5. Členské štáty zabezpečia, aby poskytovatelia leteckých navigačných služieb dostali náhradu za služby, ktoré poskytli v súvislosti oslobodenými letmi.

Článok 11

Výpočet traťových odplát

1. Bez toho, aby bola dotknutá možnosť podľa článku 4 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 uvedenú traťovú zónu spoplatňovania a traťových jednotiek služieb pre daný let.
2. Jednotková sadzba a traťové jednotky služieb sa vypočítajú v súlade s prílohou IV.

Článok 12

Výpočet terminálnych odplát

1. Bez toho, aby bola dotknutá možnosť podľa článku 4 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 danú terminálnu zónu spoplatňovania a terminálnych jednotiek služieb pre tento let. Na účely spoplatňovania sa priblíženie a odlet považujú za jeden let. Počítanou jednotkou je buď prichádzajúci alebo odlietajúci let.

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

Článok 13

Zdieľanie rizika objemu dopravy

1. Mechanizmus zdieľania rizika objemu dopravy sa uplatňuje v súlade so zásadami uvedenými v článku 12 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 390/2013.

2. Nasledujúce náklady nesmú byť predmetom zdieľania rizika objemu dopravy a vedú k zvýšeniu alebo zníženiu stanovených nákladov v nasledujúcom roku (nasledujúcich rokoch) bez ohľadu na vývoj objemu dopravy:

- a) stanovené náklady určené v súlade s článkom 6 ods. 2 s výnimkou dohôd týkajúcich sa poskytovania cezhraničných letových prevádzkových služieb;
- b) stanovené náklady na meteorologické služby;
- c) úpravy z dôvodu rozdielov medzi prognózovanou a skutočnou mierou inflácie podľa článku 7 ods. 1;
- d) úhrada nákladov na reštrukturalizáciu, ak je povolená v súlade s článkom 7 ods. 4;
- e) prenesená suma vyplývajúca z vykonávania mechanizmu zdieľania rizika objemu dopravy;
- f) schválené prenesené sumy z predchádzajúceho referenčného obdobia vyplývajúce z vykonávania mechanizmu zdieľania nákladov uvedeného v článku 14;
- g) bonusy alebo sankcie vyplývajúce z programov finančných stimulov uvedených v článku 15;
- h) nadmernej alebo nedostatočnej úhrady, ktorá môže vyplývať z prispôsobenia odplát za letecké navigačné služby pri použití článku 16;
- i) nadmernej alebo nedostatočnej úhrady vyplývajúcej z odchýlok v objeme dopravy;

- j) za druhé referenčné obdobie nadmerná alebo nedostatočná úhrada zo strany členských štátov do roku 2011 vrátane v súvislosti s traťovými a do roku 2014 v súvislosti s terminálnymi leteckými navigačnými službami.

Členské štáty môžu okrem toho udeliť výnimku zo zdieľania rizika objemu dopravy pre 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 n skutočný počet jednotiek služieb nie je vyšší alebo nižší o viac ako 2 % v porovnaní s prognózou v pláne výkonnosti na daný rok n , dodatočný výnos alebo strata výnosu poskytovateľa leteckých navigačných služieb v súvislosti so stanovenými nákladmi sa neprenášajú.

4. Ak počas daného roka n je skutočný počet jednotiek služieb vyšší o viac ako 2 % v porovnaní s prognózou určenou v pláne výkonnosti na rok n , znížia sa stanovené náklady v roku $n + 2$ minimálne o 70 % dodatočných výnosov získaných príslušným prevádzkovateľom (prevádzkovateľmi) leteckých navigačných služieb, ktoré o viac ako 2 % presahujú rozdiel medzi skutočným počtom jednotiek služieb a prognózou v súvislosti so stanovenými nákladmi určenými v pláne výkonnosti.

Ak počas daného roka n je skutočný počet jednotiek služieb nižší o viac ako 2 % v porovnaní s prognózou určenou v pláne výkonnosti na rok n , zvýšia sa stanovené náklady najskôr v roku $n + 2$ minimálne o 70 % straty výnosov vzniknutej príslušnému prevádzkovateľovi (prevádzkovateľom) leteckých navigačných služieb, ktoré o viac ako 2 % presahujú rozdiel medzi skutočným počtom jednotiek služieb a prognózou v súvislosti so stanovenými nákladmi určenými v pláne výkonnosti.

5. Ak počas daného roka n je skutočný počet jednotiek služieb nižší ako 90 % hodnoty podľa prognózy určenej v pláne výkonnosti na rok n , zvýšia sa stanovené náklady najskôr v roku $n + 2$ o plnú výšku straty výnosov vzniknutej príslušnému prevádzkovateľovi (prevádzkovateľom) leteckých navigačných služieb, ktorá presahuje o 10 % rozdiel medzi skutočným počtom jednotiek služieb a prognózou v súvislosti so stanovenými nákladmi určenými v pláne výkonnosti.

Ak počas daného roka n je skutočný počet jednotiek služieb vyšší ako 110 % hodnoty podľa prognózy určenej v pláne výkonnosti na rok n , znížia sa stanovené náklady v roku $n + 2$ o plnú výšku dodatočných výnosov získaných príslušným prevádzkovateľom (prevádzkovateľmi) leteckých navigačných služieb, ktorá presahuje o 10 % rozdiel medzi skutočným počtom jednotiek služieb a prognózou v súvislosti so stanovenými nákladmi určenými v pláne výkonnosti.

6. V prípade terminálnych leteckých navigačných služieb môžu členské štáty rozhodnúť, že v prípade letísk s menej ako 225 000 pohybní leteckej dopravy podľa pravidiel IFR ročne nebudú uplatňovať ustanovenia uvedených odsekov 3, 4 a 5. Členské štáty informujú Komisiu o takomto rozhodnutí do dvoch mesiacov od uverejnenia tohto nariadenia.

Článok 14

Zdieľanie nákladov

1. Mechanizmus zdieľania nákladov sa uplatňuje v súlade s nasledujúcimi zásadami:

a) v prípade, že počas celého referenčného obdobia klesnú skutočné náklady pod stanovené náklady určené na začiatku referenčného obdobia, môžu si príslušný poskytovateľ leteckých navigačných služieb, členský štát alebo oprávnený subjekt ponechať výsledný rozdiel;

b) v prípade, že počas celého referenčného obdobia skutočné náklady prevýšia stanovené náklady určené na začiatku referenčného obdobia, výsledný rozdiel znášajú príslušný poskytovateľ leteckých navigačných služieb, členský štát alebo oprávnený subjekt.

2. Náklady oslobodené od uplatňovania odseku 1 písm. a) a b):

a) Ustanovenia upravujúce zdieľanie nákladov uvedené v odseku 1 písm. a) a b) sa neuplatňujú na rozdiel medzi stanovenými nákladmi a skutočnými nákladmi v súvislosti s nákladovými položkami, pri ktorých príslušný poskytovateľ leteckých navigačných služieb, členský štát alebo oprávnený subjekt prijali primerané a identifikovateľné kroky na riadenie týchto nákladov, ale ktoré sa môžu považovať za náklady mimo ich kontroly v dôsledku:

i) nepredvídateľných zmien vnútroštátnych právnych predpisov týkajúcich sa dôchodkov, účtovania dôchodkov alebo nákladov na dôchodky, ktoré vyplývajú z nepredvídateľných podmienok na finančnom trhu;

ii) významných zmien úrokových sadzieb pri pôžičkách, ktorými sa financujú náklady vyplývajúce z poskytovania leteckých navigačných služieb;

iii) nepredvídateľných nových nákladových položiek zahrnutých v pláne výkonnosti, ale požadovaných v právnych predpisoch;

iv) nepredvídateľných zmien vo vnútroštátnych daňových právnych predpisoch;

v) nepredvídateľných zmien v nákladoch alebo výnosoch vyplývajúcich z medzinárodných dohôd.

b) Bez ohľadu na tretí pododsek článku 7 ods. 1 každú nákladovú položku zahrnutú v zmysle odseku 2 písm. a) stanovuje vnútroštátny orgán dohľadu a v pláne výkonnosti sa pri každej nákladovej položke vo vzťahu k predchádzajúcemu referenčnému obdobiu uvádza:

i) úplný opis nákladovej položky;

ii) náklady priradené k tejto položke v pláne výkonnosti;

iii) zdôvodnenie, prečo sa nákladová položka považuje za oprávnenú v zmysle odseku 2 písm. a) a nie v zmysle odseku 1 písm. a) a b);

iv) súvisiace externé udalosti alebo okolnosti mimo kontroly príslušných vnútroštátnych dozorných orgánov, poskytovateľa leteckých navigačných služieb alebo oprávnených subjektov, na základe ktorých došlo k rozdielu medzi skutočnými a stanovenými nákladmi týkajúcimi sa danej nákladovej položky;

v) opatrenia prijaté s cieľom riadiť nákladové riziká súvisiace s touto položkou.

c) Rozdiely medzi skutočnými nákladmi a stanovenými nákladmi v súvislosti s týmito položkami sa určia a objasnia v súlade s prílohou VII.2.

d) Ak sú počas celého referenčného obdobia skutočné náklady nižšie ako stanovené náklady určené na začiatku referenčného obdobia v dôsledku vyňatia nákladov z rozsahu uplatňovania odseku 2 písm. a), výsledný rozdiel sa vráti používateľom vzdušného priestoru prostredníctvom presunu tohto rozdielu do nasledujúceho referenčného obdobia (referenčných období).

e) Ak sú počas celého referenčného obdobia skutočné náklady vyššie ako stanovené náklady určené na začiatku referenčného obdobia v dôsledku zahrnutia nákladov do rozsahu uplatňovania odseku 2 písm. a), výsledný rozdiel sa preniesie na používateľov vzdušného priestoru prostredníctvom presunu tohto rozdielu do nasledujúceho referenčného obdobia (referenčných období).

f) Príslušný vnútroštátny orgán dohľadu každý rok určí, či zmena skutočných nákladov oproti stanoveným nákladom je naozaj výsledkom príslušných udalostí alebo okolností uvedených v odseku 2 písm. a) a v súlade s ustanovením odseku 2 písm. b). Ďalej sa presvedčí o tom, či odchýlka v nákladoch, ktoré sa majú preniesť na používateľov, je konkrétne určená a kategorizovaná. Každý rok informuje používateľov vzdušného priestoru a Komisiu podáva o výsledkoch svojho posúdenia. Ak Komisia do šiestich mesiacov od doručenia výročného posúdenia príslušného vnútroštátneho orgánu dohľadu zistí, že v správe z výročného posúdenia sa nepotvrdilo, že odchýlka v skutočných nákladoch oproti stanoveným nákladom je naozaj výsledkom príslušných udalostí alebo okolností uvedených v odseku 2 písm. a) a v súlade s ustanovením odseku 2 písm. b), v súlade s postupom stanoveným v článku 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 549/2004 rozhodne, že na základe jej nálezov dotknutý členský štát (členské štáty) nesmie čiastočne ani v plnej miere použiť ustanovenia odseku 2 v súvislosti s odchýlkou v skutočných nákladoch oproti stanoveným nákladom.

- g) Prenesené sumy sa špecifikujú z hľadiska faktorov a opíšu sa v ďalších informáciách, ktoré sa majú poskytovať v súlade s prílohou VI.

Článok 15

Stimulačné systémy pre poskytovateľov leteckých navigačných služieb

1. Členské štáty prijímajú finančné stimuly pre svojich poskytovateľov leteckých navigačných služieb v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu a takéto finančné stimuly môžu prijať v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie, v súlade s článkom 12 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 390/2013. Tieto stimuly spočívajú v bonusoch za prekročenie cieľových úrovní výkonnosti a v sankciách za ich nedosiahnutie a majú sa pripočítavať k prijatým stanoveným nákladom alebo sa od nich odpočítavať na základe dosiahnutej úrovne výkonu.

Takéto systémy finančných stimulov musia spĺňať tieto zásady:

- a) jednotková sadzba na rok $n + 2$ sa upraví tak, aby sa umožnil bonus za prekročenie alebo sankcia za nedosiahnutie skutočnej úrovne výkonnosti poskytovateľa leteckých navigačných služieb v porovnaní s príslušnou cieľovou hodnotou v roku n ;
- b) príslušná úroveň bonusov a sankcií je úmerná cieľom a výkonnosti, ktoré sa majú dosahovať. Za výkonnosť na úrovni predpokladanej vo výkonnostných cieľoch alebo pod touto úrovňou sa neposkytujú žiadne bonusy;
- c) príslušná úroveň bonusov a sankcií musí byť rovnaká;
- d) maximálna súhrnná výška bonusov a maximálna súhrnná výška sankcií nesmie prekročiť 1 % výnosov z leteckých navigačných služieb v roku n ;
- e) úrovne odchýlok výkonnosti a príslušná úroveň bonusov a sankcií sa určí po konzultácii uvedenej v článku 9 a stanoví sa v pláne výkonnosti;
- f) v prípade cieľov na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru sa bonusy a sankcie vzťahujú na príslušných poskytovateľov leteckých navigačných služieb;
- g) v prípade kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu je možné upraviť cieľové úrovne výkonnosti tak, aby zahŕňali len príčiny meškaní súvisiace s kapacitou ATC, smerovaním ATC, personálnym zabezpečením ATC, vybavením ATC, manažmentom vzdušného priestoru a so špeciálnou udalosťou s kódom C, R, S, T, M a P podľa používateľskej príručky ATFCM.

2. Vnútroštátne orgány dohľadu monitorujú riadnu realizáciu týchto stimulačných systémov poskytovateľmi leteckých navigačných služieb.

Článok 16

Prispôsobovanie odplát za letecké navigačné služby

1. Členské štáty môžu po prijatí ponuky na konzultáciu podľa článku 9 transparentne a nediskriminačne prispôbiť odplaty pre používateľov vzdušného priestoru za letecké navigačné služby na vnútroštátnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru tak, aby vyjadrovali ich úsilie s cieľom najmä:

- a) optimalizovať používanie leteckých navigačných služieb;
- b) znížiť vplyv lietania na životné prostredie;
- c) znížiť celkové náklady leteckých navigačných služieb a zvýšiť ich účinnosť, a to najmä prispôobením odplát podľa stupňa zaťaženia siete v určitej oblasti alebo na určitých tratiach v konkrétnych časoch.

Prispôbenie odplát nesmie viesť k celkovej zmene výnosov pre poskytovateľa leteckých navigačných služieb. Nadmerná alebo nedostatočná úhrada sa preniesie do nasledujúceho obdobia.

2. Odplaty za letecké navigačné služby možno transparentne a nediskriminačne prispôbovať aj s cieľom urýchliť zavádzanie funkcií ATM v rámci SESAR. Cieľom prispôbenia môže byť najmä poskytnutie stimulov na vybavenie lietadiel systémami zahrnutými v spoločných projektoch uvedených v článku 15a ods. 3 nariadenia (ES) č. 550/2004.

3. Prispôsobovanie odplát za letecké navigačné služby znamená zmenu traťovej odplaty a/alebo terminálnej odplaty vypočítaných na základe ustanovení článkov 11 a 12.

4. Vnútroštátne orgány dohľadu monitorujú riadne uplatňovanie prispôbovania odplát za letecké navigačné služby poskytovateľmi leteckých navigačných služieb.

Článok 17

Stanovenie jednotkových sadzieb pre zóny spoplatňovania

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa každý rok stanovili jednotkové sadzby pre každú zónu spoplatňovania. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 2, sa jednotkové sadzby nesmú meniť v priebehu roka.

Jednotkové sadzby sa stanovujú v súlade s týmto postupom:

- a) Pre každý rok referenčného obdobia sa jednotkové sadzby za rok n vypočítajú do 1. novembra roku $n-1$ na základe stanovených jednotkových nákladov uvedených v pláne výkonnosti a na základe úprav uvedených v odseku 2.2 prílohy IV a prílohy V k tomuto nariadeniu.
- b) Členské štáty predložia Komisii jednotkové sadzby na rok n do 1. júna roku $n - 1$ podľa požiadaviek v článku 9 ods. 1 a 2.

- c) Komisia posúdi tieto jednotkové sadzby na základe ustanovení tohto nariadenia a vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 390/2013.
- d) Ak Komisia zistí, že jednotkové sadzby spĺňajú ustanovenia tohto nariadenia a vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 390/2013, do štyroch mesiacov od predloženia jednotkových sadzieb o tom informuje príslušný členský štát.
- e) Ak Komisia zistí, že jednotkové sadzby nevyhovujú ustanoveniam tohto nariadenia a vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 390/2013, do štyroch mesiacov od predloženia jednotkových sadzieb o tom informuje príslušný členský štát, ktorý do jedného mesiaca predloží Komisii revidované jednotkové sadzby.
- f) Členské štáty informujú Komisiu a prípadne Eurocontrol, o jednotkových sadzbách pre každú zónu spoplatňovania najneskôr do 1. novembra roku $n - 1$.

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

2. V prípade, že plány výkonnosti sú prijaté až po 1. novembri roka, ktorý predchádza roku, v ktorom sa začína referenčné obdobie, alebo sú revidované v súlade s článkami 17 a 19 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 390/2013, jednotkové sadzby sa v prípade potreby prepočítajú na základe konečného prijatého plánu alebo príslušných nápravných opatrení. Členské štáty na tento účel a v súlade s článkom 16 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 390/2013 vypočítajú a uplatňujú svoju jednotkovú sadzbu v súlade s prijatým plánom výkonnosti, a to čo najskôr v priebehu prvého roka referenčného obdobia alebo prvého roka uplatňovania revidovaných plánov a cieľov výkonnosti. Rozdiel vo výnosoch z dôvodu prechodného uplatňovania počiatočnej jednotkovej sadzby sa prenesie do výpočtu jednotkovej sadzby v nasledujúcom roku. V prvom roku referenčného obdobia alebo prvom roku uplatňovania revidovaných plánov a cieľov výkonnosti sa mechanizmus zdieľania rizika objemu dopravy podľa článku 13 uplatňuje na základe stanovených nákladov a jednotiek služieb uvedených v konečnom prijatom pláne výkonnosti a na základe skutočných jednotiek služieb za daný rok.

Článok 18

Vyberanie odplát

1. Členské štáty môžu vyberať odplaty prostredníctvom jedinej 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 nákladov na účtovanie a výber môže pripočítať administratívna jednotková sadzba. Členské štáty zabezpečia, aby sa sumy vyberané v ich mene použili na financovanie nákladov stanovených v súlade s ustanoveniami tohto nariadenia.

2. Používatelia leteckých navigačných služieb musia bezodkladne a v plnej výške zaplatiť všetky odplaty za letecké navigačné služby.

3. Členské štáty zabezpečia, aby sa v prípade nezaplatenia uplatnili účinné donucovacie opatrenia. Tieto opatrenia môžu zahŕňať odmietnutie poskytnutia služieb, zadržanie lietadla alebo iné donucovacie opatrenia v súlade s platnými právnymi predpismi.

KAPITOLA IV

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 19

Odvolanie

Členské štáty zabezpečia, aby rozhodnutia prijaté podľa tohto nariadenia boli riadne vysvetlené a aby podliehali účinnému preskúmaniu a/alebo odvolaciemu konaniu.

Článok 20

Uľahčenie monitorovania plnenia požiadaviek

Poskytovatelia leteckých navigačných služieb uľahčia príslušnému vnútroštátnemu orgánu dohľadu alebo oprávnenému subjektu konajúcemu v mene orgánu dohľadu výkon inšpekcií a prehliadok vrátane návštev na mieste. Oprávnené osoby sú splnomocnené:

- a) preskúmať relevantné účtovné dokumenty, knihy majetku, zásoby a akýkoľvek iný materiál, ktorý sa týka stanovovania odplát za letecké navigačné služby;
- b) zhotovovať kópie alebo výpisy z týchto dokumentov;
- c) požiadať o ústne vysvetlenie na mieste;
- d) vstupovať do príslušných priestorov, na pozemky alebo do vozidiel.

Takéto inšpekcie a prehliadky sa vykonávajú v súlade s postupmi platnými v členskom štáte, v ktorom sa majú uskutočniť.

Článok 21

Preskúmanie

V rámci preskúmania systému výkonnosti uvedeného v článku 24 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 390/2013 Komisia preskúma mechanizmus zdieľania rizika objemu dopravy uvedený v článku 13, mechanizmus zdieľania nákladov uvedený v článku 14, stimulačné systému zriadené podľa článku 15, prispôbenie odplát podľa článku 16 a ich vplyv a účinnosť pri dosahovaní stanovených cieľov výkonnosti.

Článok 22

Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

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

2. Toto nariadenie sa uplatňuje od druhého referenčného obdobia, tak ako sa vymedzuje v článku 8 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 390/2013, a počas uvedeného obdobia. S ohľadom na uplatňovanie systému výkonnosti s cieľom umožniť prijať ciele na úrovni Únie stanovené v článku 10 ods. 2 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 390/2013 pred začiatkom druhého referenčného obdobia a vypracovať a schváliť plány výkonnosti v súlade s ustanoveniami vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 390/2013 sa článok 1 ods. 5, článok 3, článok 7 ods. 4, článok 9, článok 14 ods. 2 písm. b) až f) a článok 17, ako aj prílohy k tomuto nariadeniu uplatňujú odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

Článok 23

Zrušenie nariadenia Komisie (ES) č. 1794/2006

Nariadenie Komisie (ES) č. 1794/2006 zo 6. decembra 2006, ktorým sa stanovuje spoločný systém spoplatňovania leteckých navigačných služieb, sa zrušuje s účinnosťou od 1. januára 2015.

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

V Bruseli 3. mája 2013

Za Komisiu
predseda
José Manuel BARROSO

PRÍLOHA I

POSÚDENIE EXISTENCIE TRHOVÝCH PODMIENOK PRE POSKYTOVANIE TERMINÁLNYCH LETECKÝCH NAVIGAČNÝCH SLUŽIEB A/ALEBO SLUŽIEB CNS, MET A AIS V SÚLADE S ČLÁNKOM 3

Podmienky, ktoré je potrebné posúdiť s cieľom stanoviť, či sa terminálne letecké navigačné služby a/alebo služby CNS, MET a AIS poskytujú za trhových podmienok, sú tieto:

1. Rozsah, v ktorom môžu poskytovatelia služieb voľne ponúkať poskytovanie týchto služieb alebo odstúpiť od ich poskytovania:
 - a) existencia alebo neexistencia závažných právnych alebo hospodárskych prekážok, ktoré by zabránili poskytovateľovi služieb ponúkať poskytovanie alebo odstúpiť od poskytovania týchto služieb;
 - b) dĺžka trvania zmluvy a
 - c) existencia postupu, ktorý umožňuje presun majetku a personálu od jedného poskytovateľa leteckých navigačných služieb k druhému.
2. Rozsah, v ktorom existuje slobodná voľba poskytovateľa služieb, v prípade letísk vrátane možnosti poskytovania služieb z vlastných zdrojov:
 - a) existencia alebo neexistencia právnych, zmluvných alebo praktických prekážok zabraňujúcich zmene poskytovateľa služieb, alebo v prípade terminálnych leteckých navigačných služieb prechodu k zabezpečovaniu leteckých navigačných služieb letiskami z vlastných zdrojov;
 - b) úloha zástupcov používateľov vzdušného priestoru pri výbere poskytovateľa služieb.
3. Rozsah, v ktorom existuje možnosť výberu spomedzi rôznych poskytovateľov služieb:
 - a) existencia postupu verejnej súťaže (neuplatňuje sa v prípade poskytovania služieb z vlastných zdrojov);
 - b) v prípade potreby dôkaz o účasti alternatívnych poskytovateľov služieb vo výberovom konaní, ktorí poskytovali služby v minulosti, vrátane možnosti ich zabezpečenia z vlastných zdrojov letiska.
4. V prípade terminálnych leteckých navigačných služieb rozsah, v ktorom letiská podliehajú komerčným tlakom na ceny alebo predpisom založeným na stimuloch:
 - a) či si letiská aktívne konkurujú v súťaži o letecké spoločnosti;
 - b) rozsah, v ktorom letiská znášajú odplaty za letecké navigačné služby;
 - c) či letiská fungujú v konkurenčnom prostredí alebo v prostredí hospodárskych stimulov navrhnutých s cieľom obmedziť ceny alebo iným spôsobom stimulovať zníženie nákladov.
5. Ak poskytovateľ terminálnych leteckých navigačných služieb alebo služieb CNS, MET a AIS poskytuje aj traťové letecké navigačné služby, tieto činnosti sú predmetom osobitného účtovníctva a vykazovania.
6. V prípade terminálnych leteckých navigačných služieb sa posúdenie podľa tejto prílohy vykonáva na každom jednotlivom letisku podľa potreby.

PRÍLOHA II

TRANSPARENTNOSŤ NÁKLADOV A JEDNOTKOVÝCH NÁKLADOV

1. TABUĽKA

Členské štáty aj poskytovatelia leteckých navigačných služieb vyplnia tabuľku uvedenú v tejto prílohe pre každú zónu spoplatňovania, za ktorú sú zodpovedné, a za každý rok referenčného obdobia. Členské štáty musia tiež predložiť konsolidovanú tabuľku pre každú zónu spoplatňovania, za ktorú sú zodpovedné.

Konsolidovaná tabuľka sa vyplní za každé letisko, ktoré podlieha ustanoveniam tohto nariadenia. Pre letiská, na ktorých sa uskutočňuje menej ako 70 000 pohybov leteckej dopravy podľa pravidiel IFR ročne, vypočítaných ako priemerná hodnota z predchádzajúcich troch rokov, sa náklady môžu predložiť v konsolidovanej podobe.

Ak sa zóna spoplatňovania rozprestiera vo vzdušnom priestore viacerých členských štátov, vyplnia túto tabuľku spoločne v súlade s dohodami uvedenými v článku 5 ods. 4.

Skutočné náklady sa stanovujú na základe záverečných účtov overených audítorom. 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 7 ods. 1.

Skutočné jednotky služieb sa stanovujú na základe údajov od subjektu, ktorý účtuje a vyberá odplaty. Každý rozdiel medzi týmito údajmi sa riadne odôvodní v doplňujúcich informáciách.

S cieľom uľahčiť Komisii stanovenie cieľov výkonnosti na úrovni Únie a bez toho, aby boli dotknuté plány výkonnosti, ktoré sa majú prijať, členské štáty a poskytovatelia leteckých navigačných služieb v tabuľke vyplnia východiskové prognózané údaje devätnásť mesiacov pred začiatkom referenčného obdobia.

Tabuľka 1 – Celkové náklady a jednotkové náklady

Názov zóny spoplatňovania Mena Názov subjektu:						Referenčné obdobie: N - N+4				
Stanovené náklady (plán výkonnosti)						Skutočné náklady				
Podrobné údaje o nákladoch	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4
1. Náklady podľa povahy (nominálne hodnoty)										
1.1 Personál										
1.2 Ostatné prevádzkové náklady ⁽¹⁾										
1.3 Odpisy										
1.4 Kapitálové náklady										
1.5 Mimoriadne položky										
1.6 Celkové náklady										
Spolu % n/n-1										
Personál % n/n-1										
Ost. prev. % n/n-1										
2. Náklady podľa služby (v nominálnych hodnotách)										
2.1 Manažment letovej prevádzky										
2.2 Spojovacie služby ⁽²⁾										
2.3 Navigácia ⁽²⁾										
2.4 Sledovacie služby ⁽²⁾										
2.5 Pátranie a zachraňovanie										
2.6 Letecké informácie ⁽²⁾										
2.7 Meteorologické služby ⁽²⁾										
2.8 Náklady na dohľad										
2.9 Ostatné náklady štátu ⁽¹⁾										
2.10 Celkové náklady										
Spolu % n/n-1										
ATM % n/n-1										
CNS % n/n-1										
3. Doplnujúce údaje (v nominálnych hodnotách)										
Priemerný základ majetku										
3.1 Čistá účt. hodnota invest. majetku										
3.2 Oprávky, celkové aktíva										
3.3 Čisté bežné aktíva										
3.4 Celkový základ majetku										
Kapitálové náklady %										
3.5 Kapitálové náklady pred zdanením										
3.6 Kapitálová návratnosť										
3.7 Priemerný úrok z dlhov										
Náklady na spoločné projekty										
3.8 Celkové náklady na spoločné projekty										

Náklady oslobodené od zdieľania nákladov (článok 14 ods. 2 písm. b)

3.9 Celkové náklady oslobodené od zdieľania nákladov										
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

4. Celkové náklady po odpočítaní nákladov na služby na oslobodené lety (v nominálnych hodnotách)

4.1 Náklady na oslobodené lety VFR										
4.2 Celkové stanovené/skutočné náklady										

5. KPI nákladová efektívnosť – stanovené/skutočné jednotkové náklady (v reálnych hodnotách)

5.1 Inflácia % ⁽³⁾										
5.2 Index cien ⁽⁴⁾										
5.3 Celkové náklady v reálnych hodnotách ⁽⁵⁾										
Spolu % n/n-1										
5.4 Celkové jednotky služieb										
Spolu % n/n-1										
5.5 Jednotkové náklady										
Spolu % n/n-1										

Náklady a položky základu majetku v tis. – Jednotky služieb v tis.

⁽¹⁾ Vrátane nákladov EUROCONTROL-u (pozri podrobnosti v tabuľke 3).

⁽²⁾ Prázdne, ak sa tieto služby poskytujú v zmysle ustanovení článku 3

⁽³⁾ Skutočná/prognózovaná inflácia použitá na určenie stanovených nákladov v nominálnych hodnotách – skutočná/revidovaná prognózovaná inflácia

⁽⁴⁾ Prognózovaný index cien – základ 100 v roku N-3 Inflácia N-2: Inflácia N-1:

Skutočný index cien – základ 100 v roku N-3 Inflácia N-2: Inflácia N-1:

⁽⁵⁾ Stanovené náklady (plán výkonnosti) v reálnych hodnotách – skutočné/revidované prognózované náklady v cenách v roku N-3

2. DOPLŇUJÚCE INFORMÁCIE

Okrem toho členské štáty aj poskytovatelia leteckých navigačných služieb poskytujú prinajmenšom tieto informácie:

- a) opis metodiky používanej na rozdelenie nákladov na zariadenia alebo služby medzi rôzne letecké navigačné služby na základe zoznamu zariadení a služieb uvedených v regionálnom letovom navigačnom pláne ICAO pre európsky región (dokument 7754) a opis metodiky používanej na rozdeľovanie týchto nákladov medzi rôzne zóny spoplatňovania;
- b) opis metodiky a východísk používaných pri stanovovaní nákladov na letecké navigačné služby poskytované pre lety VFR, keď sú lety VFR oslobodené v súlade s článkom 10;
- c) v zmysle článku 7 ods. 2 opis a zdôvodnenie akejkoľvek úpravy nad rámec ustanovení medzinárodných účtovných štandardov;
- d) opis a vysvetlenie metódy prijatej na výpočet nákladov na odpisy: obstarávacie náklady alebo bežné náklady. Ak sa prijalo účtovníctvo bežných nákladov, uvedú sa údaje o porovnateľných obstarávacích nákladoch;
- e) odôvodnenie kapitálových nákladov vrátane zložiek základu majetku, možných opravných položiek celkového majetku a kapitálovej návratnosti;
- f) celkové náklady na jedno letisko pre každé letisko, ktoré zabezpečuje ročne menej než 70 000 pohybov leteckej dopravy podľa pravidiel IFR, pokiaľ sú uvedené v konsolidovanej podobe v tabuľke;
- g) vymedzenie kritérií používaných na rozdeľovanie nákladov medzi terminálne a traťové služby pre každé letisko v rámci rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia;
- h) rozdelenie meteorologických nákladov medzi priame náklady a „základné náklady MET“, ktoré sa vymedzujú ako náklady na podporu meteorologických zariadení a služieb, ktoré tiež slúžia meteorologickým požiadavkám vo všeobecnosti. K nim patrí všeobecná analýza a prognózy, pozorovacie siete ovzdušia nad povrchom a horného ovzdušia, meteorologické komunikačné systémy, výpočtové strediská a podpora základného výskumu, odborná príprava a administratíva;
- i) opis metodiky používanej na pridelenie celkových nákladov MET a základných nákladov MET civilnému letectvu a na ich rozdelenie medzi zóny spoplatňovania;
- j) podľa požiadavky v bode 1 devätnásť mesiacov pred začiatkom referenčného obdobia opis vykazanej prognózy nákladov a objemu dopravy;
- k) opis vykázaných skutočných nákladov a rozdielu oproti stanoveným nákladom pre každý rok referenčného obdobia;
- l) opis vykázaných skutočných jednotiek služieb a rozdielu oproti prognóze, ako aj v porovnaní s údajmi, ktoré poskytol Eurocontrol, príslušne pre každý rok referenčného obdobia;
- m) pre každý rok referenčného obdobia rozdiel medzi investíciami poskytovateľov leteckých navigačných služieb uvedenými v plánoch výkonnosti a skutočnými výdavkami, ako aj rozdiel medzi plánovaným dátumom uvedenia týchto investícií do prevádzky a skutočnou situáciou.

PRÍLOHA III

OSOBITNÉ POŽIADAVKY NA TRANSPARENTNOSŤ LETECKÝCH NAVIGAČNÝCH SLUŽIEB POSKYTOVANÝCH ZA TRHOVÝCH PODMIENOK

Informácie zverejnené pri uplatňovaní tejto prílohy sú pre Komisiu dôverné a nesmú byť sprístupnené verejnosti.

1. NÁKLADY LETECKÝCH NAVIGAČNÝCH SLUŽIEB

1.1. Tabul'ka

Členské štáty vyplňajú tabuľky uvedené v tejto prílohe. Tabuľky A a B sa vyplňajú pre celú zónu spoplatňovania. Okrem prípadu terminálnych leteckých navigačných služieb sa tabuľka B o cenách vyplní pre každé letisko, na ktorom sa letecké navigačné služby poskytujú za trhových podmienok v terminálnej zóne spoplatňovania, za ktorú letisko zodpovedá.

V prípade tabuľky A sa použijú skutočné údaje za rok (n – 3) až do roku (n – 1) a plánované údaje od roku n). Skutočné náklady sa určujú na základe záverečnej účtovnej závierky overenej audítorom. Plánované náklady sa určia v súlade s obchodným plánom, ktorý sa vyžaduje pre vydanie osvedčenia.

V prípade tabuľky B ročná cena vyjadruje hodnotu zákazky. Príslušný členský štát v tabuľke opíše a vykáže jednotku výstupu považovanú za jednotku stanovujúcu hodnotu zákazky.

Náklady a ceny sa stanovujú v národnej mene.

Tabul'ka A

Organizácia:	Rok
Zóna spoplatňovania:	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
Náklady podľa povahy									
Personál									
Ostatné prevádzkové náklady									
Odpisy									
Kapitálové náklady									
Mmoriadne položky									
Celkové náklady									

Tabuľka B

Organizácia: Zóna spoplatňovania: Názov letiska:										Rok n
Letisko i	(n-3)	(n-2)	(n-1)	(n)	(n+1)	(n+2)	(n+3)	(n+4)	(n+5)	
Ročná cena (a)										
Jednotka výstupu (b)										
Jednotková cena										

1.2. Doplňujúce informácie

Okrem toho členské štáty poskytujú prinajmenšom tieto informácie:

- a) opis kritérií používaných na pridelenie nákladov na zariadenia alebo služby rôznym leteckým navigačným službám na základe zoznamu zariadení a služieb uvedených v regionálnom letovom navigačnom pláne ICAO pre európsky región (dokument 7754);
- b) opis a vysvetlenie rozdielov medzi plánovanými a skutočnými údajmi za rok (n – 1) v súvislosti so všetkými údajmi uvedenými v tabuľkách A a B;
- c) opis a vysvetlenie plánovaných nákladov a investícií na päť rokov vo vzťahu k očakávanému objemu dopravy;
- d) opis a vysvetlenie metódy prijatej na výpočet nákladov na odpisy: obstarávacie náklady alebo bežné náklady;
- e) odôvodnenie kapitálových nákladov vrátane zložiek základu majetku.

2. FINANCOVANIE LETECKÝCH NAVIGAČNÝCH SLUŽIEB

Poskytovatelia leteckých navigačných služieb poskytnú opis spôsobu alebo spôsobov, ktorými sa financujú náklady na letecké navigačné služby v každej zóne spoplatňovania.

PRÍLOHA IV

VÝPOČET TRAŤOVÝCH JEDNOTIEK SLUŽIEB A JEDNOTKOVÝCH SADZIEB

1. Výpočet traťových jednotiek služieb

- 1.1. Traťová jednotka služieb sa vypočíta ako súčin činiteľa vzdialenosti a činiteľa hmotnosti pre príslušné lietadlo. Celkový počet traťových jednotiek služieb tvorí celkový počet jednotiek služieb v súvislosti s letmi IFR, ako aj jednotiek služieb v súvislosti s letmi VFR, pokiaľ nie sú oslobodené v súlade s článkom 10.
- 1.2. Činiteľ vzdialenosti sa vypočíta vydelením počtu 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 je výstupný a vstupný bod letu v zónach spoplatňovania totožný, činiteľ vzdialenosti sa rovná ortodromickej vzdialenosti medzi týmito bodmi a najvzdialenejším bodom letového plánu vynásobené 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 hmotnosť nie je známa, použije sa známa hmotnosť najťažšieho lietadla toho istého typu. Ak má lietadlo viacero maximálnych povolených vzletových 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 vzletových hmotností všetkých jeho lietadiel tohto typu. Výpočet činiteľa hmotnosti typu lietadla a prevádzkovateľa sa uskutoční aspoň raz za rok.

2. Výpočet traťových jednotkových sadzieb

- 2.1. Traťová jednotková sadzba sa vypočíta pred začiatkom každého roka referenčného obdobia.
- 2.2. Vypočíta sa tak, že prognózovaný počet celkových traťových jednotiek služieb v príslušnom roku, ako je určený v pláne výkonnosti, sa vydelením algebraickým súčtom týchto prvkov:
 - i) stanovených nákladov príslušného roku vyjadrených v nominálnych hodnotách, ako sú určené v pláne výkonnosti;
 - ii) úpravy rozdielu medzi prognózovanou a skutočnou mierou inflácie podľa článku 7 ods. 1;
 - iii) úhrady nákladov na reštrukturalizáciu, ak sú povolené v súlade s článkom 7 ods. 4;
 - iv) prenesených súm vyplývajúcich z vykonávania mechanizmu zdieľania rizika objemu dopravy podľa článku 13;
 - v) prenesených súm z predchádzajúceho referenčného obdobia vyplývajúcich z vykonávania mechanizmu zdieľania nákladov podľa článku 14;
 - vi) bonusov a sankcií vyplývajúcich zo systémov finančných stimulov podľa článku 15;
 - vii) nadmernej alebo nedostatočnej úhrady, ktorá môže vyplývať z prispôsobenia odplát za letecké navigačné služby pri použití článku 16;
 - viii) nadmernej alebo nedostatočnej úhrady vyplývajúcej z odchýlok v objeme dopravy;
 - ix) za prvé dve referenčné obdobia nadmernej alebo nedostatočnej úhrady zo strany členských štátov až do roku 2011 vrátane;
 - x) odpočtu iných výnosov.

PRÍLOHA V

VÝPOČET TERMINÁLNYCH JEDNOTIEK SLUŽIEB A JEDNOTKOVÝCH SADZIEB

1. Výpočet terminálnych jednotiek služieb

- 1.1. Terminálna jednotka služieb sa rovná činiteľu hmotnosti príslušných lietadiel.
- 1.2. Činiteľ 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.

2. Výpočet terminálnych jednotkových sadzieb

- 2.1. Terminálna jednotková sadzba sa vypočíta pred začiatkom každého roka referenčného obdobia.
- 2.2. Vypočíta sa tak, že prognózovaný počet celkových terminálnych jednotiek služieb v príslušnom roku, ako je určený v pláne výkonnosti, sa vydelením algebraickým súčtom týchto prvkov:
- i) stanovených nákladov vyjadrených v nominálnych hodnotách príslušného roku, ako sú určené v pláne výkonnosti;
 - ii) úpravy rozdielu medzi prognózovanou a skutočnou mierou inflácie podľa článku 7 ods. 1;
 - iii) úhrady nákladov na reštrukturalizáciu, ak sú povolené v súlade s článkom 7 ods. 4;
 - iv) prípadne prenesených súm vyplývajúcich z vykonávania mechanizmu zdieľania rizika objemu dopravy podľa článku 13;
 - v) prenesených súm z predchádzajúceho referenčného obdobia vyplývajúcich z vykonávania mechanizmu zdieľania nákladov podľa článku 14;
 - vi) bonusov a sankcií vyplývajúcich zo systémov finančných stimulov podľa článku 15;
 - vii) nadmernej alebo nedostatočnej úhrady, ktorá môže vyplývať z prispôbenia odplát za letecké navigačné služby pri použití článku 16,;
 - viii) nadmernej alebo nedostatočnej úhrady vyplývajúcej z odchýlok v objeme dopravy;
 - ix) za prvé dve referenčné obdobia nadmernej alebo nedostatočnej úhrady zo strany členských štátov až do roku 2014 vrátane;
 - x) odpočtu iných výnosov.
-

PRÍLOHA VI

MECHANIZMUS SPOPLATŇOVANIA

1. TABUĽKA

Členské štáty a poskytovatelia leteckých navigačných služieb vyplňajú tabuľku uvedenú v tejto prílohe pre každú zónu spoplatňovania, za ktorú sú zodpovedné, a za každé referenčné obdobie. Členské štáty predkladajú aj konsolidovanú tabuľku pre každú zónu spoplatňovania, za ktorú zodpovedajú.

Ak sa zóna spoplatňovania rozprestiera vo vzdušnom priestore viacerých členských štátov, vyplňajú tabuľku spoločne v súlade s ustanoveniami článku 5 ods. 4.

Tabuľka 2 - Výpočet jednotkovej sadzby

Názov zóny poplatňovania Názov subjektu:	Referenčné obdobie: N - N+4				
Výpočet jednotkovej sadzby	N	N+1	N+2	N+3	N+4
1. Stanovené nominálne náklady a úprava inflácie 1.1 Stanovené nominálne náklady bez VFR – tabuľka 1 1.2 Skutočná miera inflácie – tabuľka 1 1.3 Prognózovaná miera inflácie – tabuľka 1 1.4 Úprava inflácie ⁽¹⁾ : prenášaná suma z roku n 2. Prognózované a skutočné celkové jednotky služieb 2.1 Prognóza celkových jednotiek služieb (plán výkonnosti) 2.2 Skutočné celkové jednotky služieb 2.3 Pomer skutočných/prognózovaných celkových jednotiek služieb (v %) 3. Náklady podliehajúce zdieľaniu rizika objemu dopravy 3.1 Stanovené nominálne náklady bez VFR – (výkaz z tabuľky 1) 3.2 Úprava inflácie: suma prenesená do roku n 3.3 Objem dopravy: sumy prenesené do roku n 3.4 Zdieľanie rizika obj. dopravy: dodat. výnosy prenesené do roku n 3.5 Zdieľanie rizika obj. dopravy: straty výnosov prenesené do roku n 3.6 Náklady oslobodené od zdieľania nákladov: sumy prenesené do roku n 3.7 Bonus alebo sankcia za výkonnosť 3.8 Nadmerná (-) alebo nedostatočná (+) úhrada ⁽²⁾ : sumy prenesené do roku n 3.9 Celková suma na výpočet jednotkovej sadzby za rok n 3.10 Zdieľanie rizika obj. dopravy: prenášané dodat. výnosy 3.11 Zdieľanie obj. dopravy: prenášaná strata výnosov z roku n 3.12 Prenášaná nadmerná/nedostatočná úhrada zo zmien objemu dopravy n Parametre zdieľania rizika objemu dopravy 3.13 % dodatočných výnosov vrátených používateľom v roku n+2 3.14 % straty výnosov znášanej používateľmi vzdušného priestoru 4. Náklady nepodliehajúce zdieľaniu rizika obj. dopravy 4.1 Stanovené nominálne náklady bez VFR (tabuľka 1) 4.2 Úprava inflácie: suma prenesená do roku n 4.3 Objem dopravy: sumy prenesené do roku n 4.4 Náklady oslobodené od zdieľania nákladov: sumy prenesené do roku n 4.5 Náklady na reštrukturalizáciu: sumy prenesené do roku n 4.6 Nadmerná (-) alebo nedostatočná (+) úhrada ⁽²⁾ : sumy prenesené do roku n 4.7 Celková suma na výpočet jednotkovej sadzby za rok n 4.8 Prenášaná nadmerná/nedostatočná úhrada zo zmien objemu dopravy n 5. Iné výnosy – uplatnená jednotková sadzba (v národnej mene) 5.1 Celkové ostatné výnosy 5.3 z toho programy pomoci Únie 5.4 z toho financovanie z národných verejných zdrojov 5.5 Komerčné činnosti 5.6 Iné ostatné výnosy 5.7 Celkový súčet na výpočet jednotkovej sadzby za rok n 5.8 Jednotková sadzba za rok n (v národnej mene) 5.9 Zložka ANSP jednotkovej sadzby 5.10 Zložka MET jednotkovej sadzby 5.11 Zložka NSA jednotkovej sadzby 5.12 Jednotková sadzba za rok n, ktorá by sa uplatňovala bez iných výnosov					

Náklady, výnosy a ostatné sumy v tis. EUR – jednotky služieb v tis.

⁽¹⁾ Kumulovaný vplyv ročných rozdielov medzi skutočnou a prognózovanou infláciou – úprava celkových stanovených nákladov

⁽²⁾ Nadmerná/nedostatočná úhrada vzniknutá až do roku nadobudnutia účinnosti metódy stanovených nákladov

2. DOPLŇUJÚCE INFORMÁCIE

Príslušné členské štáty okrem toho zhromažďujú a poskytujú minimálne tieto informácie:

- a) opis a zdôvodnenie zavedenia rôznych zón spoplatňovania, najmä pokiaľ ide o terminálne zóny spoplatňovania a prípadné krížové dotácie medzi letiskami;
 - b) opis politiky výnimiek a opis finančných prostriedkov na uhradenie príslušných nákladov;
 - c) opis prípadných ostatných výnosov rozdelených na rôzne kategórie uvedené v článku 2 ods. 10;
 - d) opis a vysvetlenie stimulov, ktoré sa uplatňujú na používateľov leteckých navigačných služieb podľa článku 15;
 - e) opis a vysvetlenie prispôsobenia odplát za letecké navigačné služby, ktoré sa uplatňujú podľa článku 16.
-

PRÍLOHA VII

DOPLŇUJÚCE ÚDAJE

1. TABUĽKA

Členské štáty vyplňajú tabuľku uvedenú v tejto prílohe pre každú zónu spoplatňovania, za ktorú sú zodpovedné, a za každý rok referenčného obdobia.

Tabuľka 3 – Doplnujúce údaje

Názov zóny spoplatňovania						Referenčné obdobie: N - N+4									
ČASŤ A: Doplnujúce údaje o nákladoch						N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4
Náklady Eurocontrol-u						Stanovené náklady (výkonnostný plán)					Skutočné náklady				
1.1 Náklady EUROCONTROL (EUR)															
1.2 Výmenný kurz (ak je to vhodné)															
Náklady na spoločné projekty															
2.1 Celkové náklady na spoločné projekty															
2.2 Spoločný projekt 1															
2.3 Spoločný projekt 2															
2.4 Spoločný projekt...															
Náklady oslobodené od dohody o zdieľaní nákladov – článok 14 ods. 2 písm. b) (podľa povahy)															
3.1 Personál															
3.2 Ostatné prevádzkové náklady															
3.3 Odpisy															
3.4 Kapitálové náklady															
3.5 Mimoriadne položky															
3.6 Celkové náklady oslobodené od zdieľania nákladov															
Náklady oslobodené od dohody o zdieľaní nákladov – článok 14 ods. 2 písm. b) (podľa faktora/položky)															
3.7 Dôchodky															
3.8 Úrokové sadzby z pôžičiek															
3.9 Vnútroštátne daňové právne predpisy															
3.10 Nová nákladová položka vyplývajúca zo zákona															
3.11 Medzinárodné dohody															
3.12 Celkové náklady oslobodené od zdieľania nákladov															
Náklady na reštrukturalizáciu, ak sú povolené v súlade s článkom 7 ods. 4						Plánované náklady (obchodná analýza)					Skutočné náklady (pre informáciu)				
4.1 Celkové náklady na reštrukturalizáciu															
ČASŤ B: Doplnujúce údaje o úpravách						Sumy	Celkový prenos	Pred RO	N	N+1	N+2	N+3	N+4	Po RO	
Úprava inflácie, rok N-2															
Úprava inflácie, rok N-1															
Úprava inflácie, rok N															
Úprava inflácie, rok N+1															
Úprava inflácie, rok N+2															
Úprava inflácie, rok N+3															
Úprava inflácie, rok N+4															
Celková úprava inflácie															
Dopravná bilancia, rok N-2															
Dopravná bilancia, rok N-1															
Dopravná bilancia, rok N															
Dopravná bilancia, rok N+1															
Dopravná bilancia, rok N+2															
Dopravná bilancia, rok N+3															
Dopravná bilancia, rok N+4															
Celková úprava objemu dopravy															
Výnos zo zdieľania rizika objemu dopravy, rok N-2															
Výnos zo zdieľania rizika objemu dopravy, rok N-1															
Výnos zo zdieľania rizika objemu dopravy, rok N															
Výnos zo zdieľania rizika objemu dopravy, rok N+1															
Výnos zo zdieľania rizika objemu dopravy, rok N+2															
Výnos zo zdieľania rizika objemu dopravy, rok N+3															
Výnos zo zdieľania rizika objemu dopravy, rok N+4															
Úprava výnosu zo zdieľania rizika objemu dopravy															

Strata zo zdieľania rizika objemu dopravy, rok N-4								
Strata zo zdieľania rizika objemu dopravy, rok N-3								
Strata zo zdieľania rizika objemu dopravy, rok N-2								
Strata zo zdieľania rizika objemu dopravy, rok N-1								
Strata zo zdieľania rizika objemu dopravy, rok N								
Strata zo zdieľania rizika objemu dopravy, rok N+1								
Strata zo zdieľania rizika objemu dopravy, rok N+2								
Úprava straty zo zdieľania rizika objemu dopravy								
Náklady oslobodené od zdieľania nákladov, rok N-5								
Náklady oslobodené od zdieľania nákladov, rok N-4								
Náklady oslobodené od zdieľania nákladov, rok N-3								
Náklady oslobodené od zdieľania nákladov, rok N-2								
Náklady oslobodené od zdieľania nákladov, rok N-1								
Celkové náklady oslobodené od zdieľania nákladov								
Nadmer. – nedost. úhrada pred stanovenými nákladmi, rok 2005								
Nadmer. – nedost. úhrada pred stanovenými nákladmi, rok 2006								
Nadmer. – nedost. úhrada pred stanovenými nákladmi, rok 2007								
Nadmer. – nedost. úhrada pred stanovenými nákladmi, rok 2008								
Nadmer. – nedost. úhrada pred stanovenými nákladmi, rok 2009								
Nadmer. – nedost. úhrada pred stanovenými nákladmi, rok 2010								
Nadmer. – nedost. úhrada pred stanovenými nákladmi, rok 2011								
Nadmer. – nedost. úhrada pred stanovenými nákladmi, rok 2012 (iba term. odplaty)								
Nadmer. – nedost. úhrada pred stanovenými nákladmi, rok 2013 (iba term. odplaty)								
Nadmer. – nedost. úhrada pred stanovenými nákladmi, rok 2014 (iba term. odplaty)								
Celkové prenosy								

2. DOPLŇUJÚCE INFORMÁCIE

Okrem toho členské štáty poskytujú prinajmenšom tieto informácie:

- a) rozpis nákladov na spoločné projekty za každý jednotlivý projekt;
 - b) opis súm vyplývajúcich z neovplyvniteľných nákladových faktorov podľa povahy a podľa faktora vrátane zdôvodnenia a zmien základných východísk;
 - c) opis prenesených súm nadmernej alebo nedostatočnej úhrady zo strany členských štátov až do roku 2011 pre traťové odplaty a až do roku 2014 pre terminálne odplaty;
 - d) opis prenesených súm vyplývajúcich z vykonávania mechanizmu zdieľania rizika objemu dopravy v súlade s článkom 13;
 - e) opis prenesených súm vyplývajúcich z vykonávania mechanizmu zdieľania nákladov v súlade s článkom 14 ods. 2.
-