NARIADENIE KOMISIE (ES) č. 1794/2006

zo 6. decembra 2006,

ktorým sa stanovuje spoločný systém spoplatňovania leteckých navigačných služieb

(Text s významom pre EHP)

KOMISIA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 z 10. marca 2004 o poskytovaní leteckých navigačných služieb v jednotnom európskom vzdušnom priestore („nariadenie o poskytovaní služieb“) ([1]), 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 pre vytvorenie jednotného európskeho vzdušného priestoru („rámcové nariadenie“) ([2]), a najmä na jeho článok 8 ods. 2,

keďže:

(1) Od Komisie sa vyžaduje, aby ustanovila spoločný systém spoplatňovania leteckých navigačných služieb v celom Spoločenstve. Priamo uplatniteľné nariadenie je na tento účel najvhodnejším nástrojom s cieľom zaručiť jednotné uplatňovanie spoločného systému spoplatňovania v jednotnom európskom vzdušnom priestore.

(2) V súlade s článkom 8 ods. 1 rámcového nariadenia dostal Eurocontrol poverenie pomáhať Komisii pri vypracovaní vykonávacích pravidiel týkajúcich sa spoločného systému spoplatňovania leteckých navigačných služieb. Toto nariadenie je založené na výslednej správe o poverení z 29. októbra 2004.

(3) Vypracovanie spoločného systému spoplatňovania leteckých navigačných služieb poskytovaného počas všetkých etáp letu je nanajvýš dôležité pre uvedenie jednotného európskeho vzdušného priestoru do činnosti. Systém by mal prispieť k dosiahnutiu väčšej transparentnosti, pokiaľ ide o určenie, uloženie a vymáhanie odplát od používateľov vzdušného priestoru. Systém by mal podporiť bezpečné, účinné a efektívne poskytovanie leteckých navigačných služieb pre používateľov leteckých navigačných služieb, ktorí financujú a stimulujú integrované poskytovanie služieb.

(4) V súlade s celkovým cieľom zlepšiť rentabilitu leteckých navigačných služieb by sa systémom spoplatňovania malo podporiť zlepšenie efektívnosti nákladov a prevádzky.

(5) S cieľom poskytnúť cestujúcim prístup do leteckej dopravnej siete, a najmä na stredné a menšie letiská, ako aj na väčšie letiská za prijateľnú cenu pre používateľov, členské štáty by mali mať možnosť uplatniť tú istú jednotkovú sadzbu pre odplaty za terminálne služby na všetkých letiskách obsluhovaných tým istým poskytovateľom letových prevádzkových služieb alebo na niekoľko skupín takýchto letísk, aby globálne pokryl náklady na terminálne služby.

(6) Spoločný systém spoplatňovania musí byť v súlade s článkom 15 Chicagského dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve z roku 1944.

(7) Keďže väčšina členských štátov patrí medzi strany Multilaterálnej dohody Eurocontrol o traťových odplatách z 12. februára 1981 a Spoločenstvo podpísalo protokol o pristúpení k revidovanému dohovoru Eurocontrol, pravidlá vypracované v tomto nariadení musia byť v súlade so systémom traťových odplát Eurocontrol.

(8) Systém spoplatňovania by mal umožniť optimálne využitie vzdušného priestoru pri zohľadnení tokov letovej prevádzky, najmä v rámci funkčných blokov vzdušného priestoru, tak ako je ustanovené v súlade s článkom 5 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 z 10. marca 2004 o organizácii a využívaní vzdušného priestoru v jednotnom európskom vzdušnom priestore („nariadenie o vzdušnom priestore“) ([3]).

(9) Podľa vyhlásenia, ktoré je pripojené k nariadeniu o vzdušnom priestore ([4]), Komisia do roku 2008 vypracuje správu o skúsenostiach so zriaďovaním funkčných blokov vzdušného priestoru. V tomto čase Komisia vyhodnotí ťažkosti, ktoré môžu vzniknúť pri udržiavaní rôznych jednotkových sadzieb v rámci funkčného bloku vzdušného priestoru.

(10) Je potrebné stanoviť požiadavky na úplné a transparentné informácie o základných nákladoch, ktoré majú byť vo vhodnom čase sprístupnené zástupcom používateľov leteckého vzdušného priestoru a príslušným orgánom.

(11) Úroveň odplát stanovených najmä pre ľahké lietadlá by nemala odradiť od používania zariadení a služieb potrebných pre bezpečnosť alebo od zavedenia nových techník a postupov.

([1]) Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 10.
([2]) Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1.
([3]) Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 20.
([4]) Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 25.

(12) Vzorec na výpočet odplát za terminálne letecké navigačné služby by mal odrážať rôznu povahu služieb v porovnaní s leteckými traťovými navigačnými službami.

(13) Členské štáty by mali mať možnosť stanoviť svoje jednotkové sadzby spoločne, najmä keď oblasti spoplatňovania presahujú vzdušný priestor jedného členského štátu alebo keď sú stranami v spoločnom systéme traťového spoplatňovania.

(14) S cieľom zlepšiť účinnosť systému spoplatňovania a znížiť administratívne a účtovnícke pracovné zaťaženie by sa malo členským štátom umožniť kolektívne vyberať traťové odplaty v rámci spoločného systému traťových odplát prostredníctvom jedinej odplaty za let.

(15) Je dôležité posilniť právne prostriedky, ktoré sú potrebné na zabezpečenie rýchlej a úplnej platby odplaty za leteckú navigáciu používateľmi leteckých navigačných služieb.

(16) Zavedenie spoplatňovania používateľom vzdušného priestoru, po konzultáciách s nimi, by malo byť stanovené a uplatňované spravodlivým a transparentným spôsobom. Tieto odplaty by sa mali pravidelne posudzovať.

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

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA I

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 1

Predmet a rozsah pôsobnosti

1. Týmto nariadením sa stanovujú opatrenia potrebné na vypracovanie režimu spoplatňovania za letecké navigačné služby, ktorý je v súlade so Systémom traťových odplát EUROCONTROL.

2. Toto nariadenie sa uplatňuje na letecké navigačné služby zabezpečované poskytovateľmi letových prevádzkových služieb určenými v súlade s článkom 8 nariadenia (ES) č. 550/2004 a poskytovateľmi meteorologických služieb, ak sa určia v súlade s článkom 9 ods. 1 uvedeného nariadenia, pre všeobecnú leteckú prevádzku v rámci ICAO EUR a AFI regiónov, kde sú členské štáty zodpovedné za poskytovanie leteckých navigačných služieb.

3. Členské štáty môžu uplatniť toto nariadene na letecké navigačné služby poskytované vo vzdušnom priestore pod ich zodpovednosťou v rámci ostatných regiónov ICAO pod podmienkou, že o tom informujú Komisiu a ostatné členské štáty.

4. Členské štáty môžu uplatniť toto nariadenie na poskytovateľov leteckých navigačných služieb, ktorí dostali povolenie poskytovať letecké navigačné služby bez osvedčenia v súlade s článkom 7 ods. 5 nariadenia o poskytovaní služieb.

5. Členské štáty sa môžu rozhodnúť neuplatniť 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, pričom pohyby sa počítajú ako súčet vzletov a pristátí a vypočítajú sa ako priemer za predchádzajúce tri roky.

Členské štáty informujú o tom Komisiu. Komisia pravidelne uverejňuje aktualizovaný zoznam vyňatých letísk.

6. Bez toho, aby bolo dotknuté uplatňovanie princípov uvedených v článkoch 14 a 15 nariadenia o poskytovaní služieb, členské štáty sa môžu rozhodnúť nevypočítavať terminálne odplaty tak, ako to je uvedené v článku 11 tohto nariadenia, a nestanoviť terminálne jednotkové sadzby tak, ako to je uvedené v článku 13 tohto nariadenia, ak 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, pričom pohyby sa počítajú ako súčet vzletov a pristátí a vypočítajú sa ako priemer za predchádzajúce tri roky.

Pred prijatím tohto rozhodnutia členské štáty uskutočnia vyhodnotenie rozsahu, do akého sú podmienky ustanovené v prílohe I, vrátane konzultácií so zástupcami používateľov vzdušného priestoru, splnené.

Konečné vyhodnotenie, či sa splnili podmienky a rozhodnutie členských štátov, sa uverejňuje a oznamuje Komisii s plným odôvodnením svojich záverov vrátane výsledku konzultácie s používateľmi.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa použijú definície stanovené v článku 2 rámcového nariadenia.

Okrem toho sa uplatňujú tieto pojmy:

a) „Používateľ leteckých navigačných služieb“ znamená prevádzkovateľ lietadla v čase, keď sa let vykonal, alebo ak totožnosť prevádzkovateľa nie je známa, za prevádzkovateľa sa považuje majiteľ lietadla, ak nepreukáže, ktorá iná osoba bola prevádzkovateľom.

b) „Zástupca používateľov vzdušného priestoru“ znamená ktorúkoľvek právnickú osobu alebo subjekt zastupujúci jednu alebo niekoľko kategórií používateľov leteckých navigačných služieb.

c) „IFR“ znamená „pravidlá letu podľa prístrojov“ v zmysle prílohy 2 k Chicagskému dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve z roku 1944 (desiate vydanie – júl 2005).

d) „VFR“ znamená „pravidlá letu za viditeľnosti“ v zmysle prílohy 2 Chicagskému dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve z roku 1944 (desiate vydanie – júl 2005).

e) „Traťová zóna spoplatňovania“ znamená objem vzdušného priestoru, za ktorý sa stanoví cenový základ a jednotná jednotková sadzba.

f) „Terminálna zóna spoplatňovania“ znamená letisko alebo skupinu letísk, za ktoré sa stanoví cenový základ a jednotná jednotková sadzba.

g) „Obchodná letecká doprava“ znamená akúkoľvek prevádzku lietadla, ktorá zahŕňa dopravu cestujúcich, nákladu alebo pošty za úhradu alebo v prenájme.

Článok 3

Zásady systému spoplatňovania

1. Systém spoplatňovania odráža náklady vzniknuté buď priamo, alebo nepriamo pri poskytovaní leteckých navigačných služieb.

2. Náklady na traťové služby sa financujú prostredníctvom traťových odplát uložených používateľom leteckých navigačných služieb.

3. Náklady na terminálne služby sa financujú prostredníctvom terminálnych odplát uložených používateľom leteckých navigačných služieb a/alebo inými výnosmi vrátane krížových dotácií v súlade s právnymi predpismi Spoločenstva.

4. Odseky 2 a 3 sa nedotýkajú financovania výnimiek určitých používateľov leteckých navigačných služieb prostredníctvom iných zdrojov financovania v súlade s článkom 9.

5. Systém spoplatňovania zabezpečuje transparentnosť a konzultáciu týkajúcu sa nákladov a ich rozdelenia medzi rôzne služby.

Článok 4

Stanovenie zón spoplatňovania

1. Členské štáty zriaďujú zóny spoplatňovania vo vzdušnom priestore, ktorý patrí pod ich zodpovednosť, kde sa letecké navigačné služby poskytujú používateľom vzdušného priestoru.

2. Zóny spoplatňovania sa definujú 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 bez toho, aby bola dotknutá možnosť členského štátu zriadiť osobitnú zónu pre komplexnú terminálnu oblasť po konzultáciách so zástupcami používateľov vzdušného priestoru.

4. Ak sa zóny spoplatňovania rozprestierajú vo vzdušnom priestore viacerých členských štátov než jedného členského štátu, príslušné členské štáty urobia primerané opatrenia na zabezpečenie súladu a jednotnosti pri uplatňovaní tohto nariadenia na príslušný vzdušný priestor. O uvedených opatreniach informujú Komisiu a Eurocontrol.

KAPITOLA II

NÁKLADY NA POSKYTOVANIE LETECKÝCH NAVIGAČNÝCH SLUŽIEB

Článok 5

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 ustanoveným a implementovaným podľa regionálneho letového navigačného plánu ICAO európskeho regiónu v zónach spoplatňovania patriacich pod ich zodpovednosť.

Tieto náklady obsahujú administratívne režijné náklady, štúdie, testy a pokusy, ako aj výskum a vývoj súvisiaci s týmito službami.

2. Členské štáty môžu stanoviť nasledujúce náklady, pokiaľ vzniknú v súvislosti k poskytovaním leteckých navigačných služieb:

a) náklady, ktoré vznikli príslušným národným orgánom;

b) náklady, ktoré vznikli povereným organizáciám uvedeným v článku 3 nariadenia o poskytovaní služieb;

c) náklady vyplývajúce z medzinárodných dohôd.

3. Bez toho, aby boli dotknuté ostatné zdroje financovania s cieľom zabezpečiť vysokú úroveň bezpečnosti, rentability a poskytovania služieb, odplaty sa môžu použiť na zabezpečenie financovania projektov určených pre osobitné kategórie používateľov vzdušného priestoru alebo poskytovateľov leteckých navigačných služieb s cieľom zlepšiť spoločné infraštruktúry leteckej navigácie, poskytovanie leteckých navigačných služieb a využívanie vzdušného priestoru v súlade s právnymi predpismi Spoločenstva.

Článok 6

Výpočet nákladov

1. Náklady na oprávnené služby, zariadenia a činnosti podľa článku 5 sa stanovia v súlade s účtami uvedenými v článku 12 nariadenia o poskytovaní služieb za obdobie od 1. januára do 31. decembra. Jednorazový účinok následkom zavedenia medzinárodných účtovných štandardov sa však môže rozložiť na obdobie najviac 15 rokov.

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

Mzdové náklady zahŕňajú hrubé platy, platby za nadčasy, príspevky zamestnávateľov na sociálne poistenie, ako aj náklady na dôchodok a ostatné dávky.

Ostatné prevádzkové náklady zahŕňajú náklady, ktoré vznikli nákupom tovaru a služieb použitých na poskytovanie leteckých navigačných služieb, kam patria najmä externé služby, ako sú napr. telekomunikácie, externí pracovníci, ako sú napr. konzultanti, materiál, energie, služby, prenájom budov, vybavenie a zariadenia, údržba, poistné a prepravné náklady. Ak si poskytovateľ letových prevádzkových služieb obstará 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 rovnomerného odpisovania uplatneného na obstarávacie náklady majetku, ktorý sa odpisuje. Ak majetok patrí poskytovateľovi leteckých navigačných služieb, na ktorého sa vzťahuje stimulačná schéma uvedená v článku 12 ods. 2, môže sa na výpočet odpisov použiť účtovanie bežných nákladov namiesto účtovania obstarávacích nákladov. Počas celej doby odpisovania sa musí použiť rovnaká metóda.

Kapitálové náklady sa rovnajú súčinu:

a) súčtu priemernej čistej účtovnej hodnoty investičného majetku, ktorý používa poskytovateľ leteckých navigačných služieb, v prevádzke alebo vo výstavbe a priemernej hodnoty čistých bežných aktív, ktoré sú potrebné na poskytovanie leteckých navigačných služieb, a

b) váženej priemernej úrokovej sadzby z dlhov a kapitálovej návratnosti.

Mimoriadne položky sú jednorazové náklady vo vzťahu k poskytovaniu leteckých navigačných služieb, ktoré sa vyskytli počas roka.

3. Na účely piateho pododseku odseku 2 sú váhové ukazovatele založené na pomere financovania buď prostredníctvom dlhu, alebo vlastného kapitálu. Úroková sadzba dlhov sa rovná priemernej úrokovej sadzbe dlhov poskytovateľa leteckých navigačných služieb. Pri kapitálovej návratnosti sa zohľadňuje finančné riziko poskytovateľa leteckých navigačných služieb, berúc do úvahy ako pomôcku sadzby národných dlhopisov. Ak sa na poskytovateľa leteckých navigačných služieb vzťahuje stimulačná schéma uvedená v článku 12 ods. 2, môže sa pridať ďalšia prirážka s cieľom zabezpečiť primerané ocenenie špecifického finančného rizika, ktoré preberá tento poskytovateľ.

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

Článok 7

Pridelenie nákladov

1. Náklady na oprávnené služby a činnosti podľa článku 5 sa prideľujú transparentným spôsobom do zón spoplatňovania, v ktorých skutočne vznikli.

Ak náklady vznikli vo viacerých zónach spoplatňovania, pridelia sa pomerným spôsobom na základe transparentnej metodológie podľa článku 8.

2. Náklady na terminálne služby sa týkajú týchto služieb:

a) letiskovej služby riadenia letovej prevádzky, letiskových letových informačných služieb vrátane letových poradných služieb a pohotovostnej služby;

b) letových prevádzkových služieb súvisiacich s priblížením a odletom lietadla v rozsahu určitej vzdialenosti okolo letiska na základe prevádzkových požiadaviek;

c) primeraného pridelenia všetkých častí leteckých navigačných služieb, ktoré je odrazom pomerného rozdelenia medzi traťové a terminálne služby.

3. Náklady na traťové služby sú odvodené od nákladov uvedených v odseku 1 s výnimkou nákladov uvedených v odseku 2.

4. Ak sa výnimky na VFR lety poskytli v súlade s článkom 9, poskytovateľ leteckých navigačných služieb odvodí náklady leteckých navigačných služieb poskytnutých pre VFR lety oddelene od nákladov poskytnutých pre IFR lety. Tieto náklady možno stanoviť na základe metódy odhadu alebo marginálnych nákladov pri zohľadnení výhod pre IFR lety v súvislosti so službami poskytnutými pre VFR lety.

Článok 8

Transparentnosť cenového základu

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 18 nariadenia o poskytovaných službách, členské štáty alebo poskytovatelia leteckých navigačných služieb organizujú so zástupcami používateľov vzdušného priestoru, ak o to zástupcovia požiadajú, výmenu informácií o cenových základoch, plánovaných investíciách a očakávanom objeme dopravy. Následne minimálne raz za rok poskytujú pre zástupcov používateľov vzdušného priestoru, pre Komisiu, a ak to je vhodné, pre Eurocontrol informácie o príslušných nákladoch ustanovených v súlade s článkom 5, získaných transparentným spôsobom.

2. Informácie uvedené v odseku 1 vychádzajú z tabuliek a podrobných podmienok stanovených v prílohe II, alebo ak členský štát prijal rozhodnutie uvedené v článku 1 ods. 6 alebo naznačil Komisii, že uvažuje o prijatí takéhoto rozhodnutia, v prílohe III časti I.

KAPITOLA III

FINANCOVANIE LETECKÝCH NAVIGAČNÝCH SLUŽIEB PROSTREDNÍCTVOM ODPLÁT ZA LETECKÉ NAVIGAČNÉ SLUŽBY

Článok 9

Výnimky z odplát za letecké navigačné služby

1. Členské štáty udelia výnimku z traťových odplát:

a) pre lety vykonávané lietadlami, ktorých maximálna povolená vzletová hmotnosť je nižšia ako dve tony;

b) pre lety vykonávané podľa pravidiel VFR/IFR v zónach spoplatňovania, v ktorých sa uskutočnili výlučne podľa pravidiel VFR a v ktorých sa odplata pre VFR lety neukladá;

c) pre lety vykonávané výlučne na prepravu vládnuceho panovníka a jeho najbližšej rodiny, hláv štátov, predsedov vlád a vládnych ministrov; vo všetkých prípadoch musí byť táto skutočnosť opodstatnená primeraným označením statusu v letovom pláne;

d) pre pátracie a záchranné lety schválené príslušným kompetentným orgánom.

2. Členské štáty môžu udeliť výnimku z traťových odplát:

a) pre vojenské lety vykonávané vojenskými lietadlami ktoréhokoľvek štátu;

b) pre školiace lety vykonávané s cieľom získať licenciu alebo hodnotenie v prípade letovej posádky a ak to je odôvodnené príslušnou poznámkou na letovom pláne; lety sa musia vykonať výlučne vo vzdušnom priestore príslušného štátu; lety nesmú slúžiť na dopravu cestujúcich a/alebo nákladov, ani na premiestňovanie alebo manipulovanie s lietadlami;

c) pre 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) pre lety končiace na letisku, z ktorého lietadlo vzlietlo a počas ktorého nedošlo k medzipristátiu;

e) pre VFR lety;

f) pre humanitárne lety schválené príslušným kompetentným orgánom;

g) pre lety v colných službách a pre policajné lety.

3. Členské štáty môžu poskytnúť výnimku z terminálnych odplát pre lety uvedené v odsekoch 1 a 2.

4. Na náklady vzniknuté v súvislosti s letmi, ktorým bola udelená výnimka, sa pri výpočte jednotkových sadzieb neprihliada.

Tieto náklady sa skladajú z:

a) nákladov na lety podľa pravidiel VFR, ktorým bola udelená výnimka, ako je vedené v článku 7 ods. 4, a

b) nákladov na lety podľa pravidiel IFR, ktoré sa vypočítajú ako súčet nákladov vzniknutých v súvislosti s letmi podľa pravidiel IFR a pomeru počtu jednotiek služieb oslobodených od odplatkov a celkového počtu jednotiek služieb; náklady na lety podľa pravidiel IFR sa rovnajú celkovým nákladom po odčítaní nákladov na lety podľa pravidiel VFR.

Členské štáty zabezpečia, že poskytovatelia leteckých navigačných služieb dostanú náhradu za služby, ktoré poskytli v súvislosti letmi, na ktoré bola udelená výnimka.

Článok 10

Výpočet traťových odplát

1. Traťová odplata za konkrétny let v konkrétnej traťovej zóne spoplatnenia sa rovná súčinu jednotkovej sadzby určenej pre toto pásmo spoplatňovania a jednotiek traťových služieb za tento let.

2. Bez toho, aby bola dotknutá implementácia stimulačného programu členským štátom, pokiaľ ide o poskytovateľov leteckých navigačných služieb v súlade s článkom 12 ods. 2, jednotková sadzba v traťovej zóne spoplatňovania sa vypočíta vydelením plánovaných nákladov za letecké navigačné služby plánovaným počtom účtovateľných jednotiek traťových služieb zaplateným za príslušný rok. V predpovedaných nákladoch je zahrnutý zostatok alebo deficit, ktorý je výsledkom nadmernej alebo nedostatočnej náhrady z minulých rokov.

3. 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 financovať terminálne letecké navigačné služby prostredníctvom iných zdrojov financovania, terminálna odplata za konkrétny let v konkrétnej zóne spoplatňovania sa rovná súčinu jednotkovej sadzby určenej pre túto terminálnu zónu spoplatňovania a jednotiek terminálnych služieb pre tento let.

2. Bez toho, aby bola dotknutá implementácia stimulačného programu členským štátom, pokiaľ ide o poskytovateľov leteckých navigačných služieb v súlade s článkom 12 ods. 2, jednotková sadzba v terminálnej zóne spoplatňovania sa vypočíta vydelením predpokladaných nákladov za letecké navigačné služby predpokladaným počtom účtovateľných jednotiek terminálnej služby za príslušný rok. V predpokladaných nákladoch je zahrnutý zostatok alebo deficit, ktorý je výsledkom nadmernej alebo nedostatočnej náhrady z minulých rokov.

3. Jednotky terminálnych služieb sa vypočítajú v súlade s prílohou V.

Článok 12

Stimulačné opatrenia

1. Členské štáty môžu zriadiť alebo schváliť stimulačné programy skladajúce sa z finančných výhod alebo nevýhod na nediskriminačnom a transparentnom základe s cieľom podporovať zlepšenia pri poskytovaní leteckých navigačných služieb, výsledkom ktorých je iný výpočet odplát podľa odsekov 2 a 3. Tieto stimuly sa môžu uplatniť pre poskytovateľov leteckých navigačných služieb a/alebo používateľov vzdušného priestoru.

2. Ak sa členský štát rozhodne použiť stimulačný program pre poskytovateľov leteckých navigačných služieb, musí po konzultácii uvedenej v článku 15 stanoviť dopredu podmienky na určenie maximálnej úrovne jednotkovej sadzby alebo výnosov na každý rok počas obdobia do piatich rokov. Tieto podmienky sa určia vo vzťahu k navrhovanej úrovni nákladov (vrátane kapitálových nákladov) počas daného obdobia a môžu v nich byť stanovené finančné modulácie (buď nad úrovňou predpokladaných nákladov, alebo pod touto úrovňou) založené na konkrétnych aspektoch výkonov poskytovateľov leteckých navigačných služieb, ktoré môžu obsahovať: efektívnosť, kvalitu služby, realizáciu konkrétnych projektov, míľniky alebo kompetencie, alebo úroveň spolupráce s ostatnými poskytovateľmi leteckých navigačných služieb pri zohľadnení sieťových účinkov.

3. Ak sa členský štát rozhodne použiť stimulačný program pre používateľov leteckých navigačných služieb vrátane nočných modulácií, musí po konzultácii uvedenej v článku 15 zmierniť odplaty, ktoré im vznikli, s cieľom zohľadniť úsilie týchto používateľov optimalizovať používanie leteckých navigačných služieb, znížiť celkové náklady na tieto služby a zvýšiť ich efektívnosť najmä znížením odplát podľa palubného vybavenia, ktoré zvyšuje kapacitu, alebo na kompenzáciu nevýhod pri voľbe menej preťažených tratí.

Stimulačné programy sú obmedzené z hľadiska času, rozsahu a sumy. Odhadované úspory, ktoré vzniknú zlepšením využitia účinnosti prevádzky, minimálne kompenzujú náklady na stimuly v rámci primeraného časového rámca. Program podlieha pravidelnému preskúmaniu za účasti zástupcov používateľov vzdušného priestoru.

4. Členské štáty, ktoré zriadili alebo schválili stimulačné programy, sledujú riadnu implementáciu týchto stimulačných programov poskytovateľmi leteckých navigačných služieb.

Článok 13

Stanovenie jednotkových sadzieb pre zóny spoplatňovania

1. Členské štáty zabezpečia každoročné stanovenie jednotkových sadzieb pre každú zónu spoplatňovania. Môžu tiež zabezpečiť, že jednotkové sadzby sa určia dopredu na každý rok obdobia do piatich rokov.

2. V prípade neočakávaných veľkých zmien prevádzky alebo nákladov sa jednotkové sadzby môžu zmeniť a doplniť v priebehu roka.

3. Členské štáty informujú o týchto jednotkových sadzbách Komisiu, a ak to je vhodné, Eurocontrol.

Článok 14

Vyberanie odplát

1. Členské štáty môžu vyberať odplaty prostredníctvom jedinej odplaty za let.

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

3. Členské štáty zabezpečia, že v prípade nezaplatenia uplatnia účinné opatrenia na vymáhanie. Tieto opatrenia môžu obsahovať odmietnutie služieb, zadržanie lietadla alebo iné opatrenia na vymáhanie v súlade s platnými právnymi predpismi.

Článok 15

Transparentnosť mechanizmu spoplatňovania

1. Členské štáty zabezpečia pravidelné konzultácie o politike spoplatňovania so zástupcami používateľov vzdušného priestoru. S týmto cieľom im poskytujú potrebné informácie o mechanizme spoplatňovania, ako je stanovené v prílohe VI, alebo ak členský štát prijal rozhodnutie uvedené v článku 1 ods. 6 prílohy III časti 2, a organizuje účinné a transparentné konzultácie s cieľom prezentovať tieto informácie, ako aj informácie uvedené článku 8 za prítomnosti zúčastnených poskytovateľov leteckých navigačných služieb.

2. Bez toho, aby bol dotknutý článok 18 nariadenia o poskytovaní služieb, sa tri týždne pred konzultáciou poskytne k dispozícii príslušná dokumentácia zástupcom užívateľov vzdušného priestoru, Komisii, Eurocontrolu a národným dozorným orgánom.

KAPITOLA IV

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 16

Odvolanie

Členské štáty zabezpečia, aby rozhodnutia prijaté podľa tohto nariadenia sa riadne odôvodnili a aby podliehali účinnému preskúmaniu alebo odvolaciemu konaniu.

Článok 17

Uľahčenie sledovania plnenia požiadaviek

Poskytovatelia leteckých navigačných služieb uľahčia inšpekcie a prehliadky, ktoré uskutočňuje národný dozorný orgán alebo poverená organizácia konajúca v mene tohto orgánu, vrátane návštev na mieste. Nimi oprávnené osoby sú splnomocnené:

a) preskúmať relevantné účtovné dokumenty, knihy majetku, zásoby a akýkoľvek iný materiál, ktorý sa týka ustanovovania odplát za letecké navigačné služby;

b) zhotovovať kópie alebo výňatky z týchto dokumentov;

c) požiadať o ústne vysvetlenie na mieste;

d) vstupovať do príslušných priestorov, dopravných prostriedkov alebo na príslušné územia.

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

Článok 18

Nadobudnutie účinnosti

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

2. Toto nariadenie sa uplatňuje od 1. januára 2007.

Avšak v prípade traťových odplát členské štáty môžu odložiť uplatňovanie článkov 9, 10, 12, 13 a 14 do 1. januára 2008.

V prípade terminálnych odplát členské štáty môžu odložiť uplatňovanie článkov 9, 11 až 15 do 1. januára 2010.

Ak sa členské štáty rozhodnú pre odlišné uplatňovanie podľa druhého a tretieho pododseku, oznámia to Komisii.

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

V Bruseli 6. decembra 2006

Za Komisiu

Jacques BARROT

podpredseda

PRÍLOHA I

POSÚDENIE PODMIENOK POSKYTOVANIA LETECKÝCH NAVIGAČNÝCH SLUŽIEB NA LETISKÁCH, NA KTORÉ SA VZŤAHUJE ČLÁNOK 1 ODS. 6

Podmienky, ktoré sa majú hodnotiť podľa článku 1 ods. 6, sú nasledujúce:

1. Rozsah, v ktorom poskytovatelia leteckých navigačných služieb môžu voľne poskytovať letecké navigačné služby na letiskách alebo odstúpiť od ich poskytovania:

   — existencia závažných hospodárskych prekážok, ktoré by zabránili poskytovateľovi leteckých navigačných služieb ponúkať poskytovať alebo odstúpiť od poskytovania leteckých navigačných služieb,

   — existencia závažných právnych prekážok, ktoré by zabránili poskytovateľovi leteckých navigačných služieb ponúkať poskytovanie alebo odstúpiť od poskytovania leteckých navigačných služieb,

   — dĺžka trvania kontraktu,

   — existencia postupu, ktorá umožňuje, aby sa majetok a zamestnanci previedli od jedného poskytovateľa leteckých navigačných služieb k druhému.

2. Rozsah, v ktorom môžu letiská voľne určiť, kto bude poskytovať letecké navigačné služby vrátane možnosti vlastného dodávania služieb:

   — schopnosť letísk prejsť na vlastné dodávanie leteckých navigačných služieb,

   — existencia právnych, zmluvných alebo praktických prekážok na schopnosť letiska zmeniť poskytovateľa leteckých navigačných služieb,

   — úloha zástupcov používateľov vzdušného priestoru pri výberovom konaní na poskytovateľa leteckých navigačných služieb.

3. Rozsah, v ktorom si letiská môžu vybrať z množstva poskytovateľov leteckých navigačných služieb:

   — existencia nepružnej štruktúry, ktorá obmedzuje efektívny výber leteckých navigačných služieb pre letiská,

   — evidencia alternatívnych poskytovateľov leteckých navigačných služieb vrátane možnosti vlastného poskytovania týchto služieb, ktorá zabezpečí možnosť výberu leteckých navigačných služieb letiskami.

4. Rozsah, v ktorom letiská podliehajú komerčným tlakom na ceny alebo predpisom na stimuláciu:

   — či si letiská aktívne konkurujú v podnikaní v leteckom podnikaní,

   — rozsah, v ktorom letiská znášajú odplatu za leteckú navigačnú službu,

   — či letiská fungujú v konkurenčnom prostredí alebo v prostredí hospodárskych stimulov navrhnutých s cieľom znížiť ceny alebo iným spôsobom stimulovať zníženie nákladov.

PRÍLOHA II

TRANSPARENTNOSŤ CENOVÉHO ZÁKLADU

1. TABUĽKA

Členské štáty a poskytovatelia leteckých navigačných služieb musia vyplniť nasledujúcu tabuľku pre každú zónu spoplatňovania, za ktoré sú zodpovedné.

Údaje sú skutočné údaje za rok (n – 3) až do roku (n – 1) a plánované údaje od roku (n). Skutočné náklady sa určia na základe overených účtov. Plánované náklady sa určia v súlade s obchodným plánom, ktorý sa vyžaduje pre vydanie osvedčenia poskytovateľa leteckých navigačných služieb.

Náklady sa určia v národnej mene.

Tabuľka 1

Celkové náklady

Organizácia:

Zóna spoplatňovania:

Rok 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
Podrobnosti podľa povahy									
Zamestnanci									
Ostatné prevádzkové náklady									
Odpisy									
Kapitálové náklady									
Mimoriadne položky									
Celkové náklady									
Podrobné údaje podľa služieb									
Manažment letovej prevádzky									
Spojovacie služby									
Rádionavigačné služby									
Prehľadové služby									
Pátranie a záchrana									
Letecká informačná služba									
Meteorologické služby									
Náklady na štátny dohľad									
Ostatné štátne náklady									
Celkové náklady									

	(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
Doplňujúce informácie o výmennom kurze národnej meny a euro									
Výmenný kurz (1 EUR =)									

	(n – 3) A	(n – 2) A	(n – 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P	(n + 5) P
Doplňujúce informácie o kapitálových nákladoch									
Priemerný prevádzkový kapitál									
Z toho priemerný dlhodobý majetok									
Kapitálové náklady pred zdanením (%)									
Kapitálová návratnosť (%)									
Priemerná úroková sadzba dlhov (%)									

2. ĎALŠIE INFORMÁCIE

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

— opis metodológie používanej na rozdelenie nákladov na zariadenia alebo služby medzi rôzne letecké navigačné služby, ktorá je založená na zozname zariadení a služieb uvedených v ICAO leteckom navigačnom pláne pre európsky región (dokument 7754), a opis metodológie používanej na rozdeľovanie týchto nákladov medzi rôzne zóny spoplatňovania,

— opis a vysvetlenie rozdielov medzi plánovanými a skutočnými údajmi za rok (n – 1),

— opis a vysvetlenie päťročných plánovaných nákladov vychádzajúcich z obchodného plánu,

— opis nákladov, ktoré vznikli členským štátom (ostatné štátne náklady),

— opis a vysvetlenie metódy prijatej na výpočet nákladov na odpisy: buď obstarávacie náklady, alebo súčasné náklady v prípade prijatia metódy účtovania súčasných nákladov treba poskytnúť porovnateľné údaje pre obstarávacie náklady,

— odôvodnenie kapitálových nákladov vrátane častí majetkového základu,

— opis nákladov pre každé letisko na 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,

— rozdelenie meteorologických nákladov medzi priame náklady a „základné náklady MET“, ktoré sa vymedzujú ako náklady na podporu meteorologických služieb a zariadení, ktoré tiež slúžia meteorologickým požiadavkám vo všeobecnosti; sem patrí všeobecná analýza a predpovede, radarové a družicové meteorologické pozorovania, meteorologické pozorovacie siete pre spodnú a hornú atmosféru, spojovacie systémy pre leteckú meteorologickú službu, výpočtové strediská a podpora základného výskumu, školenie a administratíva,

— opis metodológie používanej na pridelenie celkových nákladov MET a základných nákladov MET civilnému letectvu a medzi zóny spoplatňovania.

PRÍLOHA III

ŠPECIFICKÉ POŽIADAVKY NA TRANSPARENTNOSŤ PRE POSKYTOVANIE LETECKÝCH NAVIGAČNÝCH SLUŽIEB NA LETISKÁCH, NA KTORÉ SA VZŤAHUJE ČLÁNOK 1 ODS. 6

1. NÁKLADY LETECKÝCH NAVIGAČNÝCH SLUŽIEB

1.1. **Tabuľka**

Poskytovatelia leteckých navigačných služieb musia vyplniť nasledujúcu tabuľku pre každú terminálnu zónu spoplatňovania, za ktorú sú zodpovedné.

Údaje sú skutočné údaje za rok (n – 3) až do roku (n – 1) a plánované údaje od roku (n). Skutočné náklady sa určia na základe overených účtov. Plánované náklady sa určia v súlade s obchodným plánom, ktorý sa vyžaduje pre vydanie osvedčenia poskytovateľa leteckých navigačných služieb.

Náklady sa určia v národnej mene.

Tabuľka 1

Celkové náklady

Organizácia:

Zóna spoplatňovania:

Rok 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
Podrobnosti podľa povahy									
Zamestnanci									
Ostatné prevádzkové náklady									
Odpisy									
Kapitálové náklady									
Mimoriadne položky									
Celkové náklady									

1.2. **Ďalšie informácie**

Okrem toho poskytovatelia leteckých navigačných služieb poskytujú minimálne tieto informácie:

— opis metodológie používanej na pridelenie nákladov na zariadenia alebo služby medzi rôznymi leteckými navigačnými službami, ktorá je založená na zozname zariadení a služieb uvedenými v ICAO leteckom navigačnom pláne pre európsky región (dokument 7754),

— opis a vysvetlenie rozdielov medzi plánovanými a skutočnými údajmi za rok (n – 1), ktoré nie sú tajné,

— opis a vysvetlenie päťročných plánovaných nákladov a investícií vo vzťahu k očakávanej prevádzke, ktoré nie sú tajné,

— opis a vysvetlenie metódy prijatej na výpočet nákladov na odpisy, obstarávacie náklady alebo súčasné náklady,

— vysvetlenie kapitálových nákladov.

2. FINANCOVANIE LETECKÝCH NAVIGAČNÝCH SLUŽIEB

Poskytovatelia leteckých navigačných služieb poskytujú nasledujúce informácie pre každú terminálnu zónu spoplatňovania:

— opis spôsobu (spôsobov), ktorými sa financujú náklady na letecké navigačné služby.

PRÍLOHA IV

VÝPOČET JEDNOTIEK TRAŤOVÝCH SLUŽIEB

1. Jednotka traťovej služby sa vypočíta vynásobením činiteľa vzdialenosti a činiteľa hmotnosti pre príslušné lietadlo.

2. Činiteľ vzdialenosti dostaneme, ak vydelíme 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.

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.

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.

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 rôzne verzie 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.

PRÍLOHA V

VÝPOČET TERMINÁLNYCH JEDNOTIEK ZA SLUŽBU

1. Jednotka terminálnych služieb sa rovná činiteľu hmotnosti príslušných lietadiel.

2. Činiteľ hmotnosti, vyjadrený ako číslo s presnosťou na dve desatinné miesta, je kvocient získaný delením počtu metrických ton najvyššej maximálnej povolenej vzletovej hmotnosti lietadla uvedenej v prílohe IV ods. 5 umocneným na 0,7 päťdesiatimi. Počas prechodného obdobia piatich rokov od výpočtu sadzby prvej jednotky terminálnej služby podľa tejto smernice je tento exponent medzi 0,5 a 0,9.

PRÍLOHA VI

MECHANIZMUS SPOPLATŇOVANIA

1. TABUĽKA

Členské štáty musia vyplniť nasledujúcu tabuľku pre každú zónu spoplatňovania, za ktoré sú zodpovedné. Členské štáty musia tiež predložiť konsolidovanú tabuľku 1 pre každú zónu spoplatňovania, za ktoré sú zodpovedné. Ak sa zóna spoplatňovania rozprestiera cez vzdušný priestor viacerých členských štátov než jedného, vyplnia tabuľku spoločne v súlade s dohodami uvedenými v článku 4 ods. 4.

Údaje sú skutočné údaje za rok (n – 3) až do roku (n – 1) a plánované údaje od roku (n). „Celkové náklady" sa stanovia ako súčet celkových nákladov uvedených v tabuľke 1, ktoré sú pridelené pre toto pásmo spoplatňovania.

Tabuľka 2

Výpočet jednotkovej sadzby

Organizácia(-e):

Zóna spoplatňovania:

Rok n:

Jednotková sadzba (v EUR)

	(n – 3) A	(n – 2) A	(n – 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P	(n + 5) P
Celkové náklady [1]									
Náklady na lety, ktorým bola udelená výnimka									
Sumy prenesené do roku (n)									
Príjem z ostatných zdrojov									
Účtovateľné náklady									
Jednotky za službu celkom									
Účtovateľné jednotky za službu									
Jednotková sadzba [2]									

[1] Ako súčet celkových nákladov uvedených v tabuľke 1, ktoré sú pridelené pre túto zónu spoplatňovania (ak niektoré letecké navigačné služby sa zadajú externe, náklady, ktoré sa zoberú do úvahy, sú náklady výdavkov za rok).
[2] Jednotková sadzba = účtovateľné náklady/účtovateľné jednotky za službu.

Jednotková sadzba (v národnej mene)

	(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
Výmenný kurz (1 EUR =)									
Jednotková sadzba									

Zostatok, ktorý sa má preniesť (v národnej mene)

	(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
Odplaty fakturované používateľom									
Skutočné celkové náklady									
Príjem z ostatných zdrojov									
Skutočné náklady na lety, ktorým bola udelená výnimka									
Sumy prenesené do roku (n)									
Zostatok za rok (n)									

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 účtovateľných jednotiek za službu,

— opis a vysvetlenie metodológie používanej ohľadom náhrady zostatku, ktorý vyplýva z nadmernej alebo nedostatočnej náhrady z minulých rokov,

— opis politiky výnimiek a opis finančných prostriedkov v súvislosti s príslušnými nákladmi,

— opis príjmov z iných zdrojov, ak existujú,

— opis a vysvetlenie stimulov použitých pre poskytovateľov leteckých navigačných služieb, a najmä modality, ktoré sa majú uplatniť pri stanovení regulačných podmienok na úrovni jednotkových sadzieb; opis a vysvetlenie cieľov z hľadiska výkonu a modalít, ktoré sa zohľadňujú pri stanovení maximálnych jednotkových sadzieb,

— opis plánov poskytovateľov leteckých navigačných služieb s cieľom splniť plánovaný dopyt a výkonnostné ciele,

— opis a vysvetlenia stimulov, ktoré sa uplatňujú na používateľov leteckých navigačných služieb.