PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 391/2013

ze dne 3. května 2013,

kterým se stanoví společný systém poplatků za letové navigační služby

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ze dne 10. března 2004 o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi ([1]), ve znění nařízení (ES) č. 1070/2009 (nařízení o poskytování služeb) ([2]), a zejména na čl. 15 odst. 4 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Nařízení (ES) č. 550/2004 ukládá Komisi, aby stanovila společný systém poplatků za letové navigační služby, který umožní jeho jednotné uplatňování v jednotném evropském nebi.

(2) Vypracování společného systému poplatků za letové navigační služby poskytované během všech fázích letu má pro provádění iniciativy jednotného evropského nebe nesmírný význam. Takový systém by měl přispět ke zvýšení transparentnosti, pokud jde o stanovení, ukládání a vymáhání poplatků, jež se vztahují na uživatele vzdušného prostoru. Systém by rovněž měl přispívat k bezpečnému, nákladově efektivnímu a účinnému poskytování letových navigačních služeb uživatelům, kteří systém financují a podněcují integrované poskytování služeb.

(3) Společný systém poplatků by měl být nedílnou součástí dosahování cílů systému sledování výkonnosti, jak je stanoveno v článku 11 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe ([3]), ve znění nařízení (ES) č. 1070/2009 (rámcové nařízení) a prováděcího nařízení Komise (EU) č. 390/2013 ze dne 3. května 2013, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě ([4]).

(4) V souladu s celkovým cílem zvýšení výkonnosti letových navigačních služeb by měl systém poplatků podporovat nákladovou a provozní efektivitu a měl by stanovit zřízení systémů pobídek pro poskytovatele letových navigačních služeb podporujících zdokonalení poskytování letových navigačních služeb, včetně uplatňování sdílení rizika provozu.

(5) Společný systém poplatků by měl být v souladu se systémem poplatků za traťové navigační služby vypracovaným organizací Eurocontrol a s článkem 15 Chicagské úmluvy o mezinárodním civilním letectví z roku 1944 (dále jen „Chicagská úmluva“).

(6) Společný systém poplatků by měl umožnit optimální využití vzdušného prostoru s ohledem na toky letového provozu, zejména v rámci funkčních bloků vzdušného prostoru zřízených v souladu s článkem 9a nařízení (ES) č. 550/2004.

(7) Klíčovou zásadou společného systému poplatků je, aby byly zástupcům uživatelů vzdušného prostoru a příslušným orgánům včas k dispozici úplné a transparentní informace o nákladové základně.

(8) Pokud je stanoveno, že letištní a přibližovací služby a/nebo služby CNS, MET a AIS jsou poskytovány za tržních podmínek, měly by mít členské státy možnost rozhodnout se, že tyto služby nebudou vypočítávat stanovené náklady, nebudou vypočítávat poplatky za letištní a přibližovací služby, nebudou stanovovat jednotkové sazby letištních a přibližovacích služeb a/nebo nebudou stanovovat finanční pobídky.

(9) V důsledku měnící se povahy provozování letišť může být nutné v průběhu referenčního období pozměnit oblasti zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb.

(10) Zavádění nových technologií a postupů a souvisejících obchodních modelů podněcujících integrované poskytování služeb by mělo vést k významnému snížení nákladů ve prospěch uživatelů. Aby se toto budoucí snížení nákladů umožnilo, vznikají poskytovatelům letových navigačních služeb náklady na restrukturalizaci a zdokonalení svého podnikání; bude-li prokázán čistý přínos pro uživatele, mohou tyto náklady získat zpět.

(11) Pobídkové mechanismy podněcující k lepší výkonnosti by měly zohledňovat potřebu odměňování či sankcionování skutečné výkonnosti ve vztahu k úrovním výkonnosti, jež byly očekávány v okamžiku přijetí plánu výkonnosti.

(12) Aby se urychlilo zavádění technologií SESAR, měly by být investice do nových systémů uspořádání letového provozu (ATM) a zásadních reforem stávajících systémů ATM, jež mají vliv na úroveň výkonnosti evropské sítě ATM, způsobilé pro návratnost nákladů prostřednictvím poplatků za užívání, pokud jsou v souladu s prováděním evropského hlavního plánu ATM, zejména prostřednictvím společných projektů podle čl. 15a odst. 3 nařízení (ES) č. 550/2004. Členské státy by dále měly mít možnost rozhodnout o modulaci poplatků za letové navigační služby s cílem vytvořit pobídky k vybavení letadel systémy zahrnutými do společných projektů.

([1]) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 10.
([2]) Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 34.
([3]) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.
([4]) Viz strana 1 v tomto čísle Úředního věstníku.

(13) Pro zvýšení efektivity letových navigačních služeb a na podporu jejich optimalizovaného využívání by měly být členské státy schopny dále modulovat poplatky s ohledem na míru přetížení sítě v určité oblasti nebo na určité trase v konkrétní dobu.

(14) Výše poplatků uložených zejména lehkým letadlům by neměla odradit od využívání zařízení a služeb potřebných pro bezpečnost nebo od zavedení nových technik a postupů.

(15) Členské státy by měly mít možnost stanovit své jednotkové sazby společně, zejména pokud oblasti zpoplatnění procházejí vzdušným prostorem více než jednoho členského státu nebo pokud jsou stranami společného systému poplatků za traťové navigační služby.

(16) Za účelem zlepšení účinnosti společného systému poplatků a snížení administrativní a účetní zátěže by měly mít členské státy možnost vybírat poplatky za traťové navigační služby v rámci společného systému poplatků za traťové navigační služby společně, prostřednictvím jediného poplatku za let.

(17) Je třeba posílit právní prostředky k zajištění včasného a úplného hrazení poplatků za letové navigační služby uživateli těchto služeb.

(18) Poplatky by měly být uživatelům vzdušného prostoru služeb stanovovány a ukládány spravedlivě a transparentně po konzultaci se zástupci těchto uživatelů. Tyto poplatky by měly být pravidelně přezkoumávány.

(19) Nařízení Komise (ES) č. 1794/2006 ze dne 6. prosince 2006, kterým se stanoví společný systém poplatků za letové navigační služby [1], ve znění nařízení Komise (EU) č. 1191/2010 ze dne 16. prosince 2010 [2], by mělo být s účinností od 1. ledna 2015 zrušeno.

(20) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro jednotné nebe,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

1. Toto nařízení stanoví opatření pro vypracování společného systému poplatků za letové navigační služby.

2. Toto nařízení se vztahuje na letové navigační služby poskytované poskytovateli letových provozních služeb určenými v souladu s článkem 8 nařízení (ES) č. 550/2004 a poskytovateli meteorologických služeb, pokud jsou určeni v souladu s čl. 9 odst. 1 uvedeného nařízení, pro potřeby všeobecného letového provozu v rámci regionů EUR a AFI stanovených Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO), ve kterých členské státy zodpovídají za poskytování letových navigačních služeb. Vztahuje se rovněž na manažera struktury vzdušného prostoru zřízeného v souladu s článkem 3 nařízení Komise (EU) č. 677/2011 [3].

3. Členské státy mohou používat toto nařízení na letové navigační služby poskytované ve vzdušném prostoru spadajícím do jejich pravomoci v rámci jiných regionů stanovených ICAO pod podmínkou, že o tom uvědomí Komisi a ostatní členské státy.

4. Členské státy mohou toto nařízení uplatňovat na poskytovatele letových navigačních služeb, kteří obdrželi povolení k poskytování letových navigačních služeb bez osvědčení, v souladu s čl. 7 odst. 5 nařízení (ES) č. 550/2004.

5. Při dodržení ustanovení čl. 1 odst. 4 prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013 se mohou členské státy rozhodnout neuplatňovat toto nařízení na letové navigační služby poskytované na letištích s méně než 70 000 pohyby letecké dopravy IFR ročně.

Členské státy o takovém rozhodnutí uvědomí Komisi.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí definice uvedené v článku 2 nařízení (ES) č. 549/2004.

Kromě toho se použijí tyto definice:

1) „uživatelem letových navigačních služeb“ se rozumí provozovatel letadla v době, kdy byl proveden let, nebo pokud není totožnost provozovatele známá, majitel letadla, pokud nelze prokázat, že v té době byla provozovatelem jiná osoba;

2) „zástupcem uživatelů vzdušného prostoru“ se rozumí jakákoli právnická osoba či subjekt zastupující zájmy jedné nebo více kategorií uživatelů letových navigačních služeb;

3) „IFR“ se rozumí pravidla pro let podle přístrojů (*Instrument Flight Rules*) definovaná v příloze 2 Chicagské úmluvy (desáté vydání – červenec 2005);

4) „VFR“ se rozumí pravidla pro let za viditelnosti (*Visual Flight Rules*) definovaná v příloze 2 Chicagské úmluvy (desáté vydání – červenec 2005);

5) „oblastí zpoplatnění traťových navigačních služeb“ se rozumí objem vzdušného prostoru, pro který je stanoven jeden nákladový základ a jedna jednotková sazba;

6) „oblastí zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb“ se rozumí letiště či skupina letišť, pro která je stanoven jeden nákladový základ a jedna jednotková sazba;

7) „stanovenými náklady“ se rozumí náklady předem stanovené členským státem podle čl. 15 odst. 2 písm. a) nařízení (ES) č. 550/2004;

[1] Úř. věst. L 341, 7.12.2006, s. 3.
[2] Úř. věst. L 333, 17.12.2010, s. 6.
[3] Úř. věst. L 185, 15.7.2011, s. 1.

8) „referenčním obdobím“ se rozumí referenční období pro systém sledování výkonnosti stanovený v čl. 11 odst. 3 písm. d) nařízení (ES) č. 549/2004 a v článku 8 prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013;

9) „pohyby letecké dopravy IFR“ se rozumí součet vzletů a přistání provedených podle pravidel pro let podle přístrojů, vypočítaný jako roční průměr za období tří let před předložením plánu výkonnosti;

10) „jinými příjmy“ se rozumí příjmy získané od orgánů veřejné správy, včetně finanční podpory z programů pomoci Unie, jako jsou transevropské dopravní sítě (TEN-T), nástroj pro propojení Evropy (CEF) a Fond soudržnosti, příjmy z komerčních činností a/nebo, v případě jednotkových sazeb letištních a přibližovacích služeb, příjmy získané ze smluv nebo dohod mezi poskytovateli letových navigačních služeb a provozovateli letišť;

11) „plánem výkonnosti“ se rozumí plán výkonnosti vypracovaný a přijatý v souladu s ustanoveními článků 11 až 16 prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013;

12) „skutečnými náklady“ se rozumí náklady, které skutečně vznikly v roce poskytování letových navigačních služeb, podléhající konečnému auditu;

13) „službami CNS, MET a AIS“ se rozumí spojovací, navigační a přehledové služby, meteorologické služby pro letovou navigaci a letecké informační služby;

14) „náklady na restrukturalizaci“ se rozumí významné jednorázové náklady, které poskytovatelům letových navigačních služeb vzniknou během restrukturalizace v důsledku zavádění nových technologií a postupů a souvisejících obchodních modelů, které motivují k integrovanému poskytování služeb, pokud chce členský stát získat náklady zpět během jednoho nebo více referenčních období. Mohou zahrnovat náklady na vyplácení odstupného zaměstnancům, uzavírání stanovišť řízení letového provozu, přesunutí činnosti na jiné místo, odepisování majetku a/nebo nabývání strategických účastí v jiných poskytovatelích letových navigačních služeb.

Článek 3

Letištní a přibližovací služby a služby CNS, MET a AIS za tržních podmínek

1. Aniž je dotčeno uplatňování zásad uvedených v článcích 14 a 15 nařízení (ES) č. 550/2004 a s výhradou posouzení podle odstavce 2 mohou členské státy před začátkem referenčního období nebo v odůvodněných případech v průběhu referenčního období rozhodnout, že se na některé nebo na všechny jejich letištní a přibližovací služby nebo služby CNS, MET a AIS vztahují tržní podmínky. V takovém případě se použijí ustanovení tohoto nařízení, avšak dotčené členské státy se mohou pro tyto služby rozhodnout:

a) nevypočítat stanovené náklady v souladu s článkem 7 tohoto nařízení;

b) nestanovit finanční pobídky pro tyto služby v klíčových oblastech výkonnosti, pokud jde o kapacitu a životní prostředí, v souladu s článkem 15 tohoto nařízení;

a pokud jde o letištní a přibližovací služby:

c) nevypočítat poplatky za letištní a přibližovací služby v souladu s článkem 12 tohoto nařízení;

d) nestanovit jednotkové sazby letištních a přibližovacích služeb v souladu s článkem 17 tohoto nařízení.

2. Za účelem stanovení toho, že se na některé nebo na všechny jejich letištní a přibližovací služby nebo na služby CNS, MET a AIS vztahují tržní podmínky, členské státy provedou podrobné posouzení všech podmínek stanovených v příloze I tohoto nařízení. Toto posouzení musí zahrnovat konzultaci se zástupci uživatelů vzdušného prostoru.

3. Členské státy uvedené v odstavci 1 předloží Komisi nejpozději 19 měsíců před začátkem referenčního období nebo datem použitelnosti rozhodnutí přijatých v souladu s odstavcem 1 podrobnou zprávu o obsahu a výsledcích posouzení uvedeného v odstavci 2. Tato zpráva musí být podložena důkazy, včetně případné zadávací dokumentace výběrového řízení, odůvodnění výběru poskytovatele služeb, popisu opatření uložených vybranému poskytovateli služeb pro zajištění nákladově efektivního poskytování letištních a přibližovacích služeb nebo služeb CNS, MET a AIS a výsledku konzultací se zástupci uživatelů vzdušného prostoru. Ve zprávě se uvede úplné odůvodnění závěrů členského státu.

4. Pokud Komise souhlasí, že tržní podmínky byly vytvořeny v souladu s požadavky přílohy I, oznámí to dotčenému členskému státu do čtyř měsíců od obdržení zprávy. Toto období čtyř měsíců se prodlouží na šest měsíců po obdržení zprávy, pokud se Komise domnívá, že pro určení toho, zda byly vytvořeny tržní podmínky, jsou třeba další důkazy.

Pokud Komise shledá, že tržní podmínky vytvořeny nejsou, rozhodne do šesti měsíců po obdržení zprávy a v souladu s postupem uvedeným v čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 549/2004, že dotčený členský stát (dotčené členské státy) musí plně uplatňovat ustanovení tohoto nařízení. Toto rozhodnutí se přijme po konzultaci s dotčeným členským státem (dotčenými členskými státy).

5. Zpráva členského státu a rozhodnutí Komise uvedené v odstavci 4 jsou platné po dobu trvání dotčeného referenčního období, jsou veřejně dostupné a odkaz na ně se zveřejní v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 4

Zásady společného systému poplatků

1. Společný systém poplatků se řídí zásadami stanovenými v článku 15 nařízení (ES) č. 550/2004.

2. Stanovené náklady na traťové navigační služby jsou financovány z poplatků za traťové navigační služby uložených uživatelům letových navigačních služeb v souladu s ustanoveními kapitoly III a/nebo z jiných příjmů.

3. Stanovené náklady na letištní a přibližovací služby jsou financovány z poplatků za letištní a přibližovací služby uložených uživatelům letových navigačních služeb v souladu s ustanoveními kapitoly III a/nebo z jiných příjmů.

4. Odstavci 2 a 3 není dotčeno financování výjimek v případě některých uživatelů letových navigačních služeb z jiných finančních zdrojů v souladu s článkem 10.

5. Společný systém poplatků zabezpečí transparentnost a konzultace se zástupci uživatelů letových navigačních služeb v oblasti nákladových základů a rozdělení nákladů mezi různé služby.

6. Příjmy získané z poplatků za traťové navigační služby nebo poplatků za letištní a přibližovací služby stanovených v souladu s články 11 a 12 tohoto nařízení se nesmí použít k financování komerční činnosti poskytovatelů letových navigačních služeb.

Článek 5

Vytvoření oblastí zpoplatnění

1. Členské státy vytvoří oblasti zpoplatnění ve vzdušném prostoru spadajícím do jejich pravomoci, v nichž jsou uživatelům vzdušného prostoru poskytovány letové navigační služby.

2. Oblasti zpoplatnění se vymezí v souladu s operacemi a službami řízení letového provozu po konzultaci se zástupci uživatelů vzdušného prostoru.

3. Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb se rozprostírá od zemského povrchu a zahrnuje i horní vzdušný prostor. Ve složitých oblastech letištních a přibližovacích služeb mohou členské státy uvnitř oblasti zpoplatnění vyčlenit zvláštní oblast.

4. Pokud oblasti zpoplatnění procházejí vzdušným prostorem více než jednoho členského státu, zajistí dotčené členské státy shodné a jednotné používání tohoto nařízení na dotčený vzdušný prostor.

5. Oblast zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb může být v průběhu referenčního období změněna. V takovém případě členské státy:

a) poskytnou Komisi příslušné údaje o nákladech a provozu, aby mohla zrekonstruovat konzistentní datové soubory týkající se nákladů a provozu, zachycující situaci před provedením uvedené změny a po ní, a splnit své úkoly v oblasti sledování výkonnosti v souladu s článkem 18 prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013;

b) konzultují zástupce uživatelů vzdušného prostoru a jejich připomínky oznámí Komisi;

c) poskytnou Komisi posouzení dopadů změn na cíle v oblasti efektivity nákladů a sledování výkonnosti letištních a přibližovacích služeb a uvedou, jak bude provádět sledování výkonnosti ve zbývající části referenčního období.

KAPITOLA II

NÁKLADY NA POSKYTOVÁNÍ LETOVÝCH NAVIGAČNÍCH SLUŽEB

Článek 6

Způsobilé služby, zařízení a činnosti

1. Poskytovatelé letových navigačních služeb uvedení v čl. 1 odst. 2 a 4 stanoví náklady, které jim při poskytování letových navigačních služeb vznikají provozem zařízení a poskytováním služeb stanovených Evropským oblastním navigačním plánem ICAO v oblastech zpoplatnění v jejich pravomoci.

Tyto náklady zahrnují administrativní výdaje, školení, studie, testy a zkoušky, jakož i výzkum a vývoj související s těmito službami.

2. Členské státy mohou určit následující náklady jako stanovené náklady v souladu s čl. 15 odst. 2 písm. b) nařízení (ES) č. 550/2004, pokud vzniknou v důsledku poskytování letových navigačních služeb:

a) náklady vzniklé příslušným vnitrostátním orgánům;

b) náklady vzniklé kvalifikovaným subjektům uvedeným v článku 3 nařízení (ES) č. 550/2004;

c) náklady plynoucí z mezinárodních dohod.

3. V souladu s čl. 15a odst. 3 nařízení (ES) č. 550/2004 může být část příjmů plynoucích z poplatků využita k financování společných projektů pro funkce spojené se sítěmi, které jsou obzvláště důležité pro zlepšení celkového výkonu uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb. V takovýchto případech členské státy zavedou komplexní a transparentní účetní postupy, aby se zajistilo, že uživatelé vzdušného prostoru nebudou zpoplatňováni dvakrát. Stanovené náklady vyplývající ze společného projektu musí být jasně určeny v souladu s přílohami II a VII.

4. Investice do nových systémů uspořádání letového provozu (ATM) a zásadní reformy stávajících systémů ATM jsou způsobilé, pokud jsou v souladu s prováděním evropského hlavního plánu ATM, zejména prostřednictvím společných projektů uvedených v čl. 15a odst. 3 nařízení (ES) č. 550/2004.

Článek 7

Výpočet nákladů

1. Stanovené náklady a skutečné náklady zahrnují náklady na způsobilé služby, zařízení a činnosti uvedené v článku 6 tohoto nařízení a určené v souladu s účetními požadavky stanovenými v článku 12 nařízení (ES) č. 550/2004.

Jednorázové nákladové dopady vyplývající ze zavedení mezinárodních účetních standardů lze rozložit na období nepřesahující 15 let.

Aniž jsou dotčeny články 17 a 19 prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013, určí se stanovené náklady před začátkem každého referenčního období jako součást plánu výkonnosti na každý kalendářní rok během referenčního období, a to v reálném i jmenovitém vyjádření. Pro každý rok referenčního období se rozdíl mezi stanovenými náklady ve jmenovitém vyjádření před referenčním obdobím a stanovenými náklady upravenými na základě rozdílu mezi reálnou inflací zaznamenanou Komisí v harmonizovaném indexu spotřebitelských cen Eurostatu zveřejněném v dubnu roku n a inflačním předpokladem uvedeným v plánu výkonnosti na rok předcházející referenčnímu období a na každý rok referenčního období pro účely výpočtu jednotkové sazby přenáší do roku n + 2.

Stanovené náklady a skutečné náklady se vypočítají v národní měně. Pokud je pro funkční blok vzdušného prostoru vytvořena společná oblast zpoplatnění s jedinou jednotkovou sazbou, zajistí dotčené členské státy převod vnitrostátních nákladů na euro nebo na národní měnu jednoho z dotčených členských států, aby byl zajištěn transparentní výpočet jediné jednotkové sazby podle čl. 17 odst. 1 třetího pododstavce tohoto nařízení. Dotčené členské státy příslušně informují Komisi a Eurocontrol.

2. Náklady uvedené v odstavci 1 se rozdělí na náklady na zaměstnance, jiné provozní náklady, náklady na odpisy, náklady na kapitál a mimořádné položky včetně nevratných odvedených daní a celních poplatků a všechny ostatní související náklady.

Náklady na zaměstnance zahrnují hrubou mzdu, příplatky za práci přesčas, příspěvek zaměstnavatele na sociální pojištění, jakož i penzijní náklady a jiné dávky. Penzijní náklady mohou být vypočteny s použitím obezřetných předpokladů v souladu s řízením systému nebo případně příslušným vnitrostátním právem. Takové předpoklady jsou podrobně rozvedeny v plánu výkonnosti.

Jiné provozní náklady zahrnují náklady vzniklé koupí zboží a služeb používaných k poskytování letových navigačních služeb; patří mezi ně zejména služby zadané externím dodavatelům, externí zaměstnanci, materiál, energie, veřejné služby, pronájem budov, vybavení a zařízení, údržba, náklady na pojištění a cestovné. Pokud poskytovatel letových provozních služeb zakoupí jiné letové navigační služby, zahrne poskytovatel náklady vynaložené na tyto služby do svých ostatních provozních nákladů.

Náklady na odpisy se vztahují k celkovým dlouhodobým aktivům užívaným pro účely letových navigačních služeb. Dlouhodobá aktiva se odepisují v souladu s jejich očekávanou životností za použití metody rovnoměrného odpisování uplatněné na pořizovací hodnotu odpisovaných aktiv. Pro výpočet odpisů lze použít účtování pořizovacích nebo stávajících cen. Metodika se po dobu odpisování nesmí měnit a musí být v souladu s uplatněnými náklady na kapitál (jmenovité kapitálové náklady pro účtování pořizovacích cen a reálné kapitálové náklady pro účtování stávajících cen). Použije-li se účtování stávajících cen, poskytnou se i čísla účtování ekvivalentních pořizovacích cen, aby bylo umožněno srovnání a hodnocení.

Náklady na kapitál se rovnají součinu:

a) součtu průměrné čisté účetní hodnoty dlouhodobých aktiv a případných opravných položek k celkovým aktivům stanoveným vnitrostátním dozorovým orgánem a používaných poskytovatelem letových navigačních služeb, která jsou v provozu či ve výstavbě, a průměrné hodnoty čistých oběžných aktiv kromě úročených účtů potřebných pro poskytování letových navigačních služeb a

b) váženého průměru úrokové sazby z přijatých úvěrů a návratnosti vlastního kapitálu. V případě poskytovatele letových navigačních služeb bez vlastního kapitálu se vážený průměr vypočítává na základě návratnosti uplatňované vůči rozdílu mezi celkovými aktivy uvedenými v písmeni a) a úvěry.

Mimořádné položky jsou tvořeny nevratnými náklady vztahujícími se na poskytování letových navigačních služeb, které vznikly v průběhu stejného roku.

Každá úprava nad rámec ustanovení mezinárodních účetních standardů se uvede v plánu výkonnosti za účelem přezkumu ze strany Komise a v doplňujících informacích, které jsou poskytovány v souladu s přílohou II.

3. Pro účely výpočtu nákladů na kapitál uvedených v odstavci 2 jsou ukazatele, kterým má být přikládána váha, založeny na poměru financování prostřednictvím úvěru, nebo vlastního kapitálu. Úroková sazba z přijatých úvěrů se rovná váženému průměru úrokové sazby z přijatých úvěrů poskytovatele letových navigačních služeb. Použije se hodnota návratnosti vlastního kapitálu, která je uvedena v plánu výkonnosti na dané období, a vychází ze skutečného finančního rizika vzniklého poskytovateli letových navigačních služeb na základě posouzení provedeného před referenčním obdobím.

Pokud aktiva nepatří poskytovateli letových navigačních služeb, ale jsou zahrnuta do výpočtu nákladů na kapitál, členské státy zajistí, aby náklady na tato aktiva nebyly zpětně získány dvakrát.

4. Výpočet skutečných nákladů může zahrnovat zpětné získání nákladů na restrukturalizaci poskytovatelů letových navigačních služeb, které vznikly v referenčních obdobích předcházejících referenčnímu období, v němž dochází ke zpětnému získání, pokud obchodní plán prokáže postupný čistý přínos pro uživatele.

Vnitrostátní dozorový orgán předloží Komisi obchodní plán, plán zpětného získání nákladů na restrukturalizaci a výsledky konzultace se zástupci uživatelů vzdušného prostoru o obchodním plánu a plánu zpětného získání nákladů na restrukturalizaci.

Jestliže Komise zjistí, že byl prokázán očekávaný postupný čistý přínos pro uživatele, uvědomí o tom dotčený členský stát do pěti měsíců od obdržení podání od vnitrostátního dozorového orgánu.

Jestliže Komise zjistí, že očekávaný postupný čistý přínos pro uživatele prokázán nebyl, rozhodne do pěti měsíců od obdržení podání od vnitrostátního dozorového orgánu v souladu s postupem podle čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 549/2004, že náklady na restrukturalizaci poskytovatelů letových navigačních služeb nesmí být získány zpět, a uvědomí o tom dotčený členský stát.

Dotčený členský stát předloží zprávu o vývoji nákladů na restrukturalizaci a čistých přínosech pro uživatele ve své výroční zprávě podle čl. 18 odst. 4 prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013.

Článek 8

Přidělení nákladů

1. Náklady na způsobilé služby, zařízení a činnosti ve smyslu článku 6 se přidělí transparentním způsobem oblastem zpoplatnění, ve kterých skutečně vznikly.

Pokud náklady vzniknou v několika různých oblastech zpoplatnění, přidělí se poměrným způsobem na základě transparentní metodiky podle článku 9.

2. Náklady na letištní a přibližovací služby obsahují náklady na následující služby:

a) letištní služby řízení, letištní letové informační služby včetně letových poradních služeb a náklady na pohotovostní služby;

b) letové provozní služby související s přiblížením a odletem letadla v rozsahu určené vzdálenosti kolem letiště na základě provozních požadavků;

c) náležité přiřazení všech ostatních součástí letových navigačních služeb odrážející poměrné rozdělení mezi traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby.

Pro účely odst. 2 písm. b) a c) členské státy před začátkem každého referenčního období stanoví pro každé letiště kritéria použitá pro přidělení nákladů mezi letištní a přibližovací služby a traťové navigační služby a příslušně informují Komisi.

3. Náklady na traťové navigační služby se vztahují k nákladům uvedeným v odstavci 1 s výjimkou nákladů uvedených v odstavci 2.

4. Pokud jsou poskytnuty výjimky pro lety VFR v souladu s článkem 10, určí poskytovatel letových navigačních služeb náklady letových navigačních služeb poskytované letům VFR a oddělí je od nákladů poskytovaných letům IFR. Tyto náklady mohou být určeny prostřednictvím metodiky marginálních nákladů, přičemž se zohlední výhody pro lety IFR vyplývající ze služeb poskytnutých letům VFR.

Článek 9

Transparentnost nákladů a systému poplatků

1. Členské státy koordinovaně a nejpozději sedm měsíců před začátkem každého referenčního období pozvou zástupce uživatelů vzdušného prostoru ke konzultaci o stanovených nákladech, plánovaných investicích, prognózách výkonových jednotek, politice poplatků a výsledných jednotkových sazbách. Jsou jim nápomocni poskytovatelé letových navigačních služeb. Členské státy transparentním způsobem stanoví své vnitrostátní náklady nebo náklady funkčních bloků vzdušného prostoru v souladu s článkem 6 a poskytnou své jednotkové sazby zástupcům uživatelů vzdušného prostoru, Komisi a případně i organizaci Eurocontrol.

Během referenčního období členské státy každý rok koordinovaně pozvou zástupce uživatelů vzdušného prostoru ke konzultaci o každé odchylce od prognózy, zejména s ohledem na:

a) skutečný provoz a náklady ve srovnání s prognózou provozu a stanovenými náklady;

b) uplatňování mechanismu sdílení rizika provozu stanoveného v článku 13;

c) uplatňování mechanismu sdílení nákladů stanoveného v článku 14;

d) systémy pobídek stanovené v článku 15;

e) modulaci poplatků stanovenou v článku 16.

Tuto konzultaci lze uspořádat v regionálním rámci. Zástupci uživatelů vzdušného prostoru mají právo požádat, aby se konalo více konzultací. Konzultace s uživateli se rovněž systematicky pořádají po aktivaci varovného mechanismu stanoveného v článcích 17 a 19 prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013 jenž má za následek revizi stanovených jednotkových nákladů.

2. Informace uvedené v odstavci 1 jsou založeny na výkazních tabulkách a prováděcích pravidlech uvedených v přílohách II, VI a VII. Pokud je v souladu s článkem 3 stanoveno, že se na letištní a přibližovací služby nebo služby CNS, MET a AIS vztahují tržní podmínky, jsou informace uvedené v odstavci 1 založeny na výkazních tabulkách a prováděcích pravidlech uvedených v příloze III. Příslušná dokumentace se dá k dispozici zástupcům uživatelů vzdušného prostoru, Komisi, Eurocontrolu a vnitrostátním dozorovým orgánům tři týdny před konzultační schůzkou. Pro každoroční konzultaci uvedenou v odst. 1 druhém pododstavci je příslušná dokumentace dána k dispozici zástupcům uživatelů vzdušného prostoru, Komisi, Eurocontrolu a vnitrostátním dozorovým orgánům každý rok nejpozději 1. června.

3. S cílem umožnit podávání zpráv o dosažení výkonnosti podle čl. 18 odst. 4 prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013 dají členské státy k dispozici Komisi a Eurocontrolu do 1. června každého roku své skutečné náklady vzniklé během předcházejícího roku a rozdíl mezi skutečnými náklady a stanovenými náklady uvedenými v plánu výkonnosti s využitím výkazních tabulek a prováděcích pravidel uvedených v přílohách II, VI a VII. Členské státy, které v souladu s článkem 3 rozhodly, že se na letištní a přibližovací služby nebo služby CNS, MET a AIS vztahují tržní podmínky, poskytují tyto informace s využitím výkazních tabulek a prováděcích pravidel stanovených v příloze III.

KAPITOLA III

FINANCOVÁNÍ POSKYTOVÁNÍ LETOVÝCH NAVIGAČNÍCH SLUŽEB PROSTŘEDNICTVÍM POPLATKŮ ZA LETOVÉ NAVIGAČNÍ SLUŽBY

Článek 10

Výjimky z poplatků za letové navigační služby

1. Členské státy udělí výjimku z placení poplatků za traťové navigační služby:

a) letům provedeným letadlem, jehož maximální povolená vzletová hmotnost je menší než dvě metrické tuny;

b) smíšeným letům VFR/IFR v oblastech zpoplatnění, kde jsou dané lety provedeny výlučně podle VFR a kde se za lety VFR neúčtuje poplatek;

c) letům provedeným výlučně za účelem přepravy vládnoucího panovníka a jeho nejbližší rodiny, hlav států, předsedů vlád a vládních ministrů během jejich oficiálních cest; ve všech případech musí být tato výjimka opodstatněna patřičným označením statusu nebo poznámkou v letovém plánu;

d) letům za účelem pátrání a záchrany povoleným příslušným odpovědným subjektem.

2. Členské státy mohou udělit výjimku z placení poplatků za traťové navigační služby:

a) vojenským letům provedeným vojenským letadlem jakékoli země;

b) výcvikovým letům provedeným výlučně za účelem udělení průkazu způsobilosti nebo získání kvalifikace v případě letové posádky v pilotním prostoru, pokud je tato skutečnost opodstatněna příslušnou poznámkou v letovém plánu; lety musí být provedeny výhradně ve vzdušném prostoru dotčeného členského státu a jejich účelem nesmí být přeprava cestujících nebo nákladu, ani manipulační let či přemísťování letadla;

c) letům provedeným výlučně za účelem kontroly či ověřování vybavení používaného jako pozemní zařízení pro letovou navigaci či vybavení, které tak má být používáno, s výjimkou manipulačních letů dotčeného letadla;

d) letům končícím na letišti, ze kterého vzlétly, a během kterých nedošlo k mezipřistání;

e) letům VFR;

f) humanitárním letům povoleným příslušným odpovědným subjektem;

g) letům provedeným celními a policejními orgány.

3. Členské státy mohou letům uvedeným v odstavcích 1 a 2 udělit výjimku z placení poplatků za letištní a přibližovací služby.

4. Náklady vzniklé v souvislosti s lety, kterým byla udělena výjimka z placení poplatků, jsou tvořeny:

a) náklady na lety VFR, kterým byla udělena výjimka, uvedenými v čl. 8 odst. 4, a

b) náklady na lety IFR, kterým byla udělena výjimka, jež se vypočítají jako součin nákladů vzniklých v souvislosti s lety IFR a poměru počtu výkonových jednotek, kterým byla udělena výjimka, k celkovému počtu výkonových jednotek, přičemž celkový počet výkonových jednotek sestává z výkonových jednotek v souvislosti s lety IFR, jakož i výkonových jednotek v souvislosti s lety VFR, kterým nebyla udělena výjimka. Náklady vzniklé v souvislosti s lety IFR se rovnají celkovým nákladům po odečtení nákladů na lety VFR.

5. Členské státy zajistí, aby poskytovatelům letových navigačních služeb byly proplaceny služby, které poskytli v souvislosti s lety, kterým byla udělena výjimka.

Článek 11

Výpočet poplatků za traťové navigační služby

1. Aniž je dotčena možnost financování traťových letových navigačních služeb prostřednictvím jiných příjmů podle čl. 4 odst. 2, poplatek za traťové navigační služby u konkrétního letu v konkrétní oblasti zpoplatnění traťových navigačních služeb se rovná součinu jednotkové sazby stanovené pro tuto oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb a výkonových jednotek traťových navigačních služeb u daného letu.

2. Jednotková sazba a traťové výkonové jednotky se vypočítají v souladu s přílohou IV.

Článek 12

Výpočet poplatků za letištní a přibližovací služby

1. Aniž je dotčena možnost financování letištních a přibližovacích služeb prostřednictvím jiných příjmů podle čl. 4 odst. 3, poplatek za letištní a přibližovací služby u konkrétního letu v konkrétní oblasti zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb se rovná součinu jednotkové sazby stanovené pro tuto oblast letištních a přibližovacích služeb a výkonových jednotek letištních a přibližovacích služeb u daného letu. Pro účely poplatků se přiblížení a odlet počítá za jeden let. Výpočetní jednotkou je buď let při příletu, nebo let při odletu.

2. Jednotková sazba a výkonové jednotky letištních a přibližovacích služeb se vypočítají v souladu s přílohou V.

Článek 13

Sdílení rizika provozu

1. Použije se mechanismus sdílení rizika provozu v souladu se zásadami uvedenými v článku 12 prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013.

2. Následující náklady nejsou předmětem sdílení rizika provozu a musí mít za následek zvýšení nebo snížení stanovených nákladů v následujícím roce (následujících letech) bez ohledu na vývoj provozu:

a) stanovené náklady určené v souladu s čl. 6 odst. 2 s výjimkou dohod týkajících se poskytování přeshraničních letových provozních služeb;

b) stanovené náklady na meteorologické služby;

c) úprava v důsledku rozdílů mezi prognózovanou a skutečnou inflací podle čl. 7 odst. 1;

d) zpětné získání nákladů na restrukturalizaci, je-li schváleno v souladu s čl. 7 odst. 4;

e) převody v důsledku zavádění mechanismu sdílení rizika provozu;

f) převody schválené v předchozím referenčním období v důsledku zavádění mechanismu sdílení nákladů uvedeného v článku 14;

g) slevy nebo pokuty vyplývající ze systémů finančních pobídek uvedených v článku 15;

h) přeplatky nebo nedoplatky, které může způsobit modulace poplatků za letové navigační služby podle článku 16;

i) přeplatky nebo nedoplatky vyplývající ze změn provozu;

j) v případě druhého referenčního období přeplatky nebo nedoplatky vzniklé členským státům až do roku 2011 včetně, pokud jde o traťové navigační služby, a až do roku 2014 včetně, pokud jde o letištní a přibližovací služby.

Navíc mohou členské státy vyjmout ze sdílení rizika provozu stanovené náklady poskytovatelů letových navigačních služeb, kteří obdrželi povolení k poskytování letových navigačních služeb bez osvědčení, v souladu s čl. 7 odst. 5 nařízení (ES) č. 550/2004.

3. Pokud se během daného roku n skutečný počet výkonových jednotek ve srovnání s prognózou vypracovanou v plánu výkonnosti pro uvedený rok n nezvýší nebo nesníží o více než 2 %, dodatečný příjem nebo ztráta v příjmech poskytovatele letových navigačních služeb ve vztahu ke stanoveným nákladům se nepřevádí.

4. Pokud během daného roku n skutečný počet výkonových jednotek převýší prognózu vypracovanou v plánu výkonnosti pro uvedený rok n o více než 2 %, má minimálně 70 % dodatečného příjmu získaného příslušnými poskytovateli letových navigačních služeb, který překračuje 2 % rozdílu mezi skutečnými výkonovými jednotkami a prognózou ve vztahu ke stanoveným nákladům v plánu výkonnosti, za následek odpovídající snížení stanovených nákladů na rok n + 2.

Pokud během daného roku n skutečný počet výkonových jednotek zaostane za prognózou vypracovanou v plánu výkonnosti pro uvedený rok n o více než 2 %, má maximálně 70 % ztráty příjmů vzniklé příslušným poskytovatelům letových navigačních služeb, která překračuje 2 % rozdílu mezi skutečnými výkonovými jednotkami a prognózou ve vztahu ke stanoveným nákladům v plánu výkonnosti, za následek odpovídající zvýšení stanovených nákladů nejdříve v roce n + 2.

5. Pokud je během daného roku n skutečný počet výkonových jednotek nižší než 90 % prognózy vypracované v plánu výkonnosti pro uvedený rok n, má plná výše ztráty příjmů vzniklé příslušným poskytovatelům letových navigačních služeb, která překračuje 10 % rozdílu mezi skutečnými výkonovými jednotkami a prognózou ve vztahu ke stanoveným nákladům v plánu výkonnosti, za následek odpovídající zvýšení stanovených nákladů nejdříve v roce n + 2.

Pokud je během daného roku n skutečný počet výkonových jednotek vyšší než 110 % prognózy vypracované v plánu výkonnosti pro uvedený rok n, má plná výše dodatečného příjmu získaného příslušnými poskytovateli letových navigačních služeb, která překračuje 10 % rozdílu mezi skutečnými výkonovými jednotkami a prognózou ve vztahu ke stanoveným nákladům v plánu výkonnosti, za následek odpovídající snížení stanovených nákladů na rok n + 2.

6. V případě letištních a přibližovacích služeb mohou členské státy rozhodnout, že se na letiště s méně než 225 000 pohyby letecké dopravy IFR ročně nepoužijí ustanovení odstavců 3, 4 a 5. Členské státy o takovém rozhodnutí informují Komisi do dvou měsíců od vyhlášení tohoto nařízení.

Článek 14

Sdílení nákladů

1. Použije se mechanismus sdílení nákladů v souladu s těmito zásadami:

a) pokud se skutečné náklady během celého referenčního období sníží pod stanovené náklady určené na začátku referenčního období, výsledný rozdíl si ponechá příslušný poskytovatel letových navigačních služeb, členský stát nebo kvalifikovaný subjekt;

b) pokud se skutečné náklady během celého referenčního období zvýší nad stanovené náklady určené na začátku referenčního období, výsledný rozdíl ponese příslušný poskytovatel letových navigačních služeb, členský stát nebo kvalifikovaný subjekt.

2. Náklady vyňaté z uplatňování odst. 1 písm. a) a b):

a) Mechanismus sdílení nákladů uvedený v odst. 1 písm. a) a b) se nevztahuje na rozdíl mezi stanovenými a skutečnými náklady, pokud jde o nákladové položky, pro jejichž řízení příslušný poskytovatel letových navigačních služeb, členský stát nebo kvalifikované subjekty přijaly přiměřená a identifikovatelná opatření, u nichž však lze mít za to, že jsou mimo jejich kontrolu v důsledku:

   i) nepředvídaných změn ve vnitrostátních důchodových právních předpisech, v právních předpisech o důchodovém účetnictví nebo v nákladech na důchody způsobených nepředvídanými podmínkami na finančním trhu,

   ii) významných změn úrokových sazeb úvěrů financujících náklady vznikající při poskytování letových navigačních služeb,

   iii) nepředvídaných nových nákladových položek nezahrnutých v plánu výkonnosti, ale vyžadovaných právními předpisy,

   iv) nepředvídaných změn vnitrostátního daňového práva,

   v) nepředvídaných změn v nákladech nebo příjmech vyplývajících z mezinárodních dohod.

b) Aniž je dotčen čl. 7 odst. 1 třetí pododstavec, každá nákladová položka zahrnutá podle odst. 2 písm. a) je určena vnitrostátním dozorovým orgánem a plán výkonnosti u každé nákladové položky ve vztahu k předchozímu referenčnímu období uvede:

   i) úplný popis nákladové položky,

   ii) náklady přidělené této položce v plánu výkonnosti,

   iii) odůvodnění toho, proč se nákladová položka považuje za způsobilou podle odst. 2 písm. a), a nikoliv podle odst. 1 písm. a) a b),

   iv) předmětné vnější události nebo okolnosti mimo kontrolu dotčených vnitrostátních dozorových orgánů, poskytovatele letových navigačních služeb nebo kvalifikovaného subjektu, které způsobily rozdíl mezi skutečnými a stanovenými náklady souvisejícími s touto nákladovou položkou,

   v) opatření přijatá za účelem řízení nákladového rizika spojeného s touto položkou.

c) Identifikace a vysvětlení rozdílů mezi skutečnými a stanovenými náklady ve vztahu k těmto položkám se provede v souladu s přílohou VII bodem 2.

d) Pokud jsou v důsledku odečtení nákladů, na něž se vztahuje odst. 2 písm. a), skutečné náklady během celého referenčního období nižší než stanovené náklady určené na začátku referenčního období, vrátí se výsledný rozdíl uživatelům vzdušného prostoru převodem do následujícího referenčního období.

e) Pokud jsou v důsledku zahrnutí nákladů, na něž se vztahuje odst. 2 písm. a), skutečné náklady během celého referenčního období vyšší než stanovené náklady určené na začátku referenčního období, přenese se výsledný rozdíl na uživatele vzdušného prostoru převodem do následujícího referenčního období.

f) Dotčený vnitrostátní dozorový orgán každý rok určí, že rozdíl skutečných nákladů oproti stanoveným nákladům je skutečně výsledkem příslušných událostí nebo okolností uvedených v odst. 2 písm. a) a v souladu s ustanovením odst. 2 písm. b). Ověří rovněž, že rozdíl v nákladech, který se přenáší na uživatele, je konkrétně identifikován a kategorizován. O výsledcích svého posouzení každoročně informuje uživatele vzdušného prostoru a podá zprávu Komisi. Pokud Komise do šesti měsíců od obdržení výroční zprávy o posouzení dotčeného vnitrostátního dozorového orgánu dospěje k závěru, že zpráva o posouzení neurčuje, že rozdíl skutečných nákladů oproti stanoveným nákladům je skutečně výsledkem příslušných událostí nebo okolností uvedených v odst. 2 písm. a) a v souladu s ustanovením odst. 2 písm. b), rozhodne v souladu s postupem podle čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 549/2004, že dotčený členský stát (dotčené členské státy) nesmí na rozdíl skutečných nákladů oproti stanoveným nákladům uplatnit ustanovení odstavce 2, a to částečně nebo zcela podle svých zjištění.

g) Převáděné částky se musí specifikovat podle faktorů a popsat v doplňujících informacích předkládaných v souladu s přílohou VI.

Článek 15

Systémy pobídek pro poskytovatele letových navigačních služeb

1. Členské státy přijmou finanční pobídky pro své poskytovatele letových navigačních služeb v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity a mohou přijmout finanční pobídky v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí v souladu s článkem 12 prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013. Tyto pobídky se skládají ze slev za překročení a pokut za nedosažení cílových úrovní výkonnosti a podle úrovně dosažené výkonnosti se přičtou k přijatým stanoveným nákladům nebo se od nich odečtou.

Uvedené systémy finančních pobídek musí být v souladu s těmito zásadami:

a) jednotková sazba na rok n + 2 se upraví, aby byla poskytnuta sleva za překročení nebo uložena pokuta za nedosažení podle skutečné úrovně výkonnosti poskytovatele letových navigačních služeb v roce n ve srovnání s příslušným cílem;

b) použitelná výše slev a pokut je úměrná cílům a výkonnosti, kterých je třeba dosáhnout. Za výkonnost na úrovni, kterou předpokládají výkonnostní cíle, nebo pod touto úrovní, nesmí být poskytnuty žádné slevy;

c) použitelné slevy a pokuty se stanoví ve stejné výši;

d) souhrnná maximální výše slev a souhrnná maximální výše pokut nesmí překročit 1 % příjmů z letových navigačních služeb v roce n;

e) úrovně změn výkonnosti a použitelná výše slev a pokut se stanoví po konzultaci uvedené v článku 9 a uvedou se v plánu výkonnosti;

f) v případě cílů na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru se slevy a pokuty uplatní na dotčené poskytovatele letových navigačních služeb;

g) pro klíčovou oblast výkonnosti týkající se kapacity se cílové úrovně výkonnosti mohou upravit, aby se vztahovaly pouze na důvody zpoždění související s kapacitou řízení letového provozu (ATC), směrováním ATC, personálem ATC, zařízením ATC, uspořádáním vzdušného prostoru a zvláštními událostmi kódů C, R, S, T, M a P uživatelské příručky ATFCM.

2. Vnitrostátní dozorové orgány sledují řádné uplatňování těchto systémů pobídek ze strany poskytovatelů letových navigačních služeb.

Článek 16

Modulace poplatků za letové navigační služby

1. Poté, co nabídnou konzultace stanovené v článku 9, mohou členské státy na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru a nediskriminačním a transparentním způsobem modulovat poplatky za letové navigační služby účtované uživatelům vzdušného prostoru, aby zohlednily své úsilí vynaložené zejména s cílem:

a) optimalizovat využívání letových navigačních služeb;

b) snížit dopady letectví na životní prostředí;

c) snížit celkové náklady letových navigačních služeb a zvýšit jejich efektivitu, zejména modulací poplatků v závislosti na míře přetížení sítě v určité oblasti nebo na určité trati v konkrétní dobu.

Modulace poplatků nesmí mít za následek celkovou změnu příjmů poskytovatele letových navigačních služeb. Přeplatky nebo nedoplatky se převedou do následujícího období.

2. Modulace poplatků za letové navigační služby může být rovněž nediskriminačním a transparentním způsobem prováděna s cílem urychlit zavádění funkcí ATM v rámci programu SESAR. Cílem modulace může být obzvláště poskytnutí pobídek k vybavení letadel systémy zahrnutými do společných projektů uvedených v čl. 15a odst. 3 nařízení (ES) č. 550/2004.

3. Modulací poplatků za letové navigační služby se rozumí změna poplatků za traťové navigační služby a/nebo poplatků za letištní a přibližovací služby vypočítaných na základě ustanovení článků 11 a 12.

4. Vnitrostátní dozorové orgány sledují řádné uplatňování modulace poplatků za letové navigační služby ze strany poskytovatelů letových navigačních služeb.

Článek 17

Stanovení jednotkových sazeb pro oblasti zpoplatnění

1. Členské státy zajistí, aby byly pro každou oblast zpoplatnění každoročně stanoveny jednotkové sazby. Aniž je dotčen odstavec 2, jednotkové sazby se v průběhu roku nemění.

Jednotkové sazby se stanoví v souladu s následujícím postupem:

a) Pro každý rok referenčního období se jednotkové sazby pro rok n vypočítají do 1. listopadu roku n–1 na základě stanovených jednotkových nákladů obsažených v plánu výkonnosti a úprav uvedených v bodě 2.2 příloh IV a V tohoto nařízení.

b) Jednotkové sazby pro rok n předloží členský stát Komisi do 1. června roku n–1 v souladu s požadavky čl. 9 odst. 1 a 2.

c) Komise tyto jednotkové sazby posoudí s ohledem na ustanovení tohoto nařízení a prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013.

d) Pokud Komise dospěje k názoru, že jednotkové sazby jsou v souladu s ustanoveními tohoto nařízení a prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013, uvědomí o tom dotčený členský stát do čtyř měsíců po předložení jednotkových sazeb.

e) Pokud Komise dospěje k názoru, že jednotkové sazby nejsou v souladu s ustanoveními tohoto nařízení a prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013, uvědomí o tom dotčený členský stát do čtyř měsíců po předložení jednotkových sazeb a tento členský stát do jednoho měsíce předloží Komisi revidované jednotkové sazby.

f) Členské státy o jednotkových sazbách pro každou oblast zpoplatnění informují Komisi a případně Eurocontrol do 1. listopadu roku n–1.

Jednotkové sazby se stanoví v národní měně. Pokud se členské státy, které jsou součástí funkčního bloku vzdušného prostoru, rozhodnou vytvořit společnou oblast zpoplatnění s jedinou jednotkovou sazbou, tato jednotková sazba se stanoví v eurech nebo v národní měně jednoho z příslušných členských států. Příslušné členské státy oznámí použitelnou měnu Komisi a Eurocontrolu.

2. Pokud jsou plány výkonnosti přijaty po 1. listopadu roku předcházejícího roku, ve kterém začíná referenční období, nebo pokud jsou revidovány v souladu s články 17 a 19 prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013, jednotkové sazby se v případě potřeby přepočítají na základě plánu v konečném znění nebo použitelných nápravných opatření. Za tímto účelem a v souladu s článkem 16 prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013 členské státy vypočítají a uplatní svou jednotkovou sazbu v souladu s přijatým plánem výkonnosti co nejdříve v průběhu prvního roku referenčního období nebo prvního roku uplatňování revidovaných plánů výkonnosti a výkonnostních cílů. Rozdíl v příjmech vzniklý v důsledku dočasného použití původní jednotkové sazby se převede do výpočtu jednotkové sazby následujícího roku. Pro první rok referenčního období nebo první rok uplatňování revidovaných plánů výkonnosti a výkonnostních cílů se mechanismus sdílení rizika provozu stanovený v článku 13 uplatňuje na základě stanovených nákladů a výkonových jednotek obsažených v plánu výkonnosti v konečném znění a skutečných výkonových jednotek za daný rok.

Článek 18

Výběr poplatků

1. Členské státy mohou vybírat poplatky prostřednictvím jediného poplatku za každý let. Pokud se poplatky účtují a vybírají v regionálním rámci, fakturační měna může být euro a do příslušné jednotkové sazby může být doplněna administrativní jednotková sazba pro fakturační náklady a náklady na výběr poplatků. Členské státy zajistí, aby byly částky vybrané jejich jménem použity k financování nákladů stanovených v souladu s ustanoveními tohoto nařízení.

2. Uživatelé letových navigačních služeb neprodleně a v plné výši uhradí všechny poplatky za letové navigační služby.

3. Členské státy zajistí použití účinných donucovacích prostředků. Tato opatření mohou zahrnovat odepření služeb, zadržení letadla či jiná donucovací opatření v souladu s platnými právními předpisy.

KAPITOLA IV

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 19

Odvolání

Členské státy zajistí, aby rozhodnutí učiněná v souladu s tímto nařízením byla řádně vysvětlena a podléhala účinnému přezkumu a/nebo řízení o odvolání.

Článek 20

Usnadnění kontroly dodržování požadavků

Poskytovatelé letových navigačních služeb usnadňují inspekce a šetření prováděné příslušným vnitrostátním dozorovým orgánem nebo kvalifikovaným subjektem, který jedná jménem dozorového orgánu, včetně prohlídek na místě. Oprávněné osoby jsou zmocněny:

a) zkoumat příslušné účetní dokumenty, sestavy majetku a jiný materiál související se stanovením poplatků za letové navigační služby;

b) pořizovat kopie či výpisy z těchto dokumentů;

c) žádat na místě o ústní vysvětlení;

d) vstupovat do příslušných objektů, na pozemky nebo do vozidel.

Tyto inspekce a šetření se provádějí v souladu s platnými postupy členského státu, ve kterém mají být uskutečněny.

Článek 21

Přezkum

Přezkum systému sledování výkonnosti ze strany Komise podle článku 24 prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013 zahrnuje mechanismus sdílení rizika provozu uvedený v článku 13, mechanismus sdílení nákladů uvedený v článku 14, systémy pobídek zřízené podle článku 15, modulaci poplatků podle článku 16 a jejich účinnost a efektivitu při dosahování stanovených výkonnostních cílů.

Článek 22

Vstup v platnost a použitelnost

1. Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

2. Toto nařízení se použije od druhého referenčního období, stanoveného v článku 8 prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013, a během uvedeného období. S ohledem na uplatňování systému sledování výkonnosti platí, že aby bylo možné přijmout cíle pro celou Unii podle čl. 10 odst. 2 prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013 před začátkem druhého referenčního období a připravit a přijmout plány výkonnosti v souladu s ustanoveními prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013, čl. 1 odst. 5, článek 3, čl. 7 odst. 4, článek 9, čl. 14 odst. 2 písm. b) až f) a článek 17, jakož i přílohy tohoto nařízení, se použijí ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost.

Článek 23

Zrušení nařízení Komise (ES) č. 1794/2006

Nařízení Komise (ES) č. 1794/2006 ze dne 6. prosince 2006, kterým se stanoví společný systém poplatků za letové navigační služby, se zrušuje s účinností od 1. ledna 2015.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 3. května 2013.

Za Komisi
José Manuel BARROSO
předseda

PŘÍLOHA I

POSOUZENÍ EXISTENCE TRŽNÍCH PODMÍNEK PRO POSKYTOVÁNÍ LETIŠTNÍCH A PŘIBLIŽOVACÍCH SLUŽEB A/NEBO SLUŽEB CNS, MET A AIS V SOULADU S ČLÁNKEM 3

Podmínky, které je třeba posoudit pro určení toho, zda jsou letištní a přibližovací služby a/nebo služby CNS, MET a AIS poskytovány za tržních podmínek, jsou následující:

1. Rozsah, v jakém mohou poskytovatelé služeb volně poskytovat uvedené služby nebo jejich poskytování ukončit:

   a) existence či neexistence významných právních nebo ekonomických překážek, které by poskytovateli služeb bránily v nabízení uvedených služeb nebo v ukončení jejich poskytování;

   b) doba trvání smlouvy a

   c) existence postupu umožňujícího přesun aktiv a zaměstnanců od jednoho poskytovatele letových navigačních služeb k druhému.

2. Rozsah volného výběru poskytovatele služeb, včetně možnosti vlastního poskytování služeb v případě letišť:

   a) existence či neexistence právních, smluvních či praktických překážek bránících změně poskytovatele služeb nebo v případě letištních a přibližovacích služeb přechodu k vlastnímu poskytování letových navigačních služeb ze strany letišť;

   b) úloha zástupců uživatelů vzdušného prostoru při výběru poskytovatele služeb.

3. Rozsah možného výběru z řady poskytovatelů služeb:

   a) existence veřejného nabídkového řízení (nepoužije se v případě vlastního poskytování služeb);

   b) informace o případných alternativních poskytovatelích služeb účastnících se nabídkového řízení, kteří poskytovali služby v minulosti, včetně možnosti vlastního poskytování služeb v případě letiště.

4. V případě letištních a přibližovacích služeb rozsah, v jakém letiště podléhají obchodnímu tlaku na náklady nebo právní úpravě založené na pobídkách:

   a) zda jsou letiště aktivně zapojena do hospodářské soutěže v oblasti letecké dopravy;

   b) rozsah, v jakém letiště nesou náklady spojené s poplatky za letové navigační služby;

   c) zda letiště působí v konkurenčním prostředí či v prostředí hospodářských pobídek navržených s cílem stanovit maximální výši cen či jinak motivovat ke snížení nákladů.

5. Pokud poskytovatel letištních a přibližovacích služeb nebo služeb CNS, MET a AIS poskytuje rovněž traťové navigační služby, podléhají tyto služby oddělenému účetnictví a vykazování.

6. V případě letištních a přibližovacích služeb se posouzení v této příloze případně provede pro každé jednotlivé letiště.

PŘÍLOHA II

TRANSPARENTNOST NÁKLADŮ A JEDNOTKOVÝCH NÁKLADŮ

1. VÝKAZNÍ TABULKA

Členské státy a poskytovatelé letových navigačních služeb individuálně vyplní výkazní tabulku v této příloze pro každou oblast zpoplatnění v jejich pravomoci a pro každý rok referenčního období. Členské státy rovněž poskytnou konsolidovanou výkazní tabulku pro každou oblast zpoplatnění v jejich pravomoci.

Konsolidovaná tabulka se vyplní za každé letiště, na které se vztahují ustanovení tohoto nařízení. Za letiště s méně než 70 000 pohyby letecké dopravy IFR, vypočítanými jako průměr za předchozí tři roky, mohou být náklady předloženy v konsolidované podobě.

Pokud oblast zpoplatnění prochází vzdušným prostorem více než jednoho členského státu, vyplní tabulku společně v souladu s ustanoveními uvedenými v čl. 5 odst. 4.

Skutečné náklady jsou stanoveny na základě závěrečných auditovaných účtů. Náklady se stanoví v souladu s obchodním plánem, který je vyžadován osvědčením, a vykazují se v měně, v níž jsou stanoveny v souladu s čl. 7 odst. 1 čtvrtým pododstavcem.

Skutečné výkonové jednotky se stanoví na základě údajů poskytnutých subjektem, který účtuje a vybírá poplatky. Jakýkoli rozdíl oproti těmto údajům musí být řádně odůvodněn v doplňujících informacích.

Aby se Komisi usnadnilo stanovení cílů výkonnosti pro celou Unii a aniž jsou dotčeny plány výkonnosti, které mají být přijaty, členské státy a rovněž poskytovatelé letových navigačních služeb vyplní výkazní tabulku počátečními prognózovanými čísly devatenáct měsíců před začátkem referenčního období.

Tabulka 1 - Celkové a jednotkové náklady

Název oblasti zpoplatnění Měna Název subjektu:	Referenční období: **N - N+4**

	Stanovené náklady (plán výkonnosti)					**Skutečné náklady**				
Podrobnosti o nákladech	**N**	**N+1**	**N+2**	**N+3**	**N+4**	**N**	**N+1**	**N+2**	**N+3**	**N+4**
1. Podrobnosti podle druhu (ve jmenovitém vyjádření)										
1.1 Personál										
1.2 Ostatní provozní náklady (1)										
1.3 Odpisy										
1.4 Náklady na kapitál										
1.5 Mimořádné položky										
1.6 Celkové náklady										
Celkem % n/n-1										
Personál % n/n-1										
Ostatní prov. % n/n-1										
2. Podrobnosti podle služby (ve jmenovitém vyjádření)										
2.1 Uspořádání letového provozu										
2.2 Spojení (2)										
2.3 Navigace (2)										
2.4 Přehled (2)										
2.5 Pátrání a záchrana										
2.6 Letecké informační služby (2)										
2.7 Meteorologické služby (2)										
2.8 Náklady na dozor										
2.9 Ostatní náklady státu (1)										
2.10 Náklady celkem										
Celkem % n/n-1										
ATM % n/n-1										
CNS % n/n-1										
3. Doplňující informace (ve jmenovitém vyjádření)										
Průměrný základ aktiv										
3.1 Čistá úč. hod. dlouhod. aktiv										
3.2 Oprav. položky celkových aktiv										
3.3 Čistá oběžná aktiva										
3.4 Základ aktiv celkem										
Náklady na kapitál %										
3.5 Náklady na kapitál před zdaněním										
3.6 Návratnost vlastního kapitálu										
3.7 Průměrný úrok z úvěrů										
Náklady na společné projekty										
3.8 Celkové náklady na společné projekty										

Náklady vyňaté ze sdílení nákladů (čl. 14 odst. 2 písm. b))

3.9 Celkové náklady vyňaté ze sdílení nákladů										

4. Celkové náklady po odečtení nákladů na služby pro lety, kterým byla udělena výjimka (ve jmenovitém vyjádření)

4.1 Náklady na lety podle VFR s výjimkou										
4.2 **Celkové stanovené/skutečné náklady**										

5. Klíčový ukazatel výkonnosti: nákladová efektivita - stanovené/skutečné jednotkové náklady (v reálném vyjádření)

5.1 Inflace % ([3])										
5.2 Cenový index ([4])										
5.3 **Celkové náklady v reálném vyjádření** ([5])										
Celkem % n/n-1										
5.4 **Výkonové jednotky celkem**										
Celkem % n/n-1										
5.5 **Jednotkové náklady**										
Celkem % n/n-1										

Položky nákladů a základu aktiv v tisících - výkonové jednotky v tisících

([1]) Včetně nákladů Eurocontrolu (viz podrobnosti v tabulce 3)

([2]) Nevyplňuje se, jsou-li takové služby poskytovány podle článku 3

([3]) Skutečná/prognózovaná inflace použitá k určení stanovených nákladů ve jmenovitém vyjádření – skutečná/revidovaná prognózovaná inflace

([4]) Prognóza cen. indexu - základ 100 v roce N-3 inflace N-2 : inflace N-1:
Skutečný cenový index - základ 100 v roce N-3 inflace N-2 : inflace N-1:

([5]) Stanovené náklady (plán výkonnosti) v reálném vyjádření – skutečné náklady / revidovaná prognóza nákladů v cenách roku N-3

2. DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE

Členské státy a poskytovatelé letových navigačních služeb dále individuálně poskytnou přinejmenším následující informace:

a) popis metodiky používané pro přidělování nákladů na zařízení či služby na kategorie letových navigačních služeb na základě seznamu zařízení či služeb uvedených v Evropském oblastním navigačním plánu ICAO (dokument 7754) a popis metodiky používané pro přidělování daných nákladů různým oblastem zpoplatnění;

b) popis metodiky a předpokladů použitých pro stanovení nákladů letových navigačních služeb poskytovaných letům VFR, pokud jsou letům VFR poskytnuty výjimky v souladu s článkem 10;

c) v souvislosti s čl. 7 odst. 2 popis a odůvodnění jakýchkoli úprav nad rámec ustanovení mezinárodních účetních standardů;

d) popis a vysvětlení metody přijaté pro výpočet odpisů: pořizovací náklady nebo současné náklady. V případě přijetí metody účtování stávajících nákladů je třeba poskytnout srovnatelné údaje pro pořizovací náklady;

e) zdůvodnění nákladů na kapitál, včetně prvků základu aktiv, případných opravných položek k celkovým aktivům a návratnost vlastního kapitálu;

f) celkové náklady na letiště pro každé letiště s méně než 70 000 pohyby letecké dopravy IFR ročně, pokud jsou ve výkazní tabulce poskytovány v konsolidované podobě;

g) definice kritérií používaných k přidělení nákladů mezi letištní a přibližovací služby a traťové navigační služby pro každé letiště, na něž se vztahuje toto nařízení;

h) rozdělení meteorologických nákladů mezi přímé náklady a „hlavní náklady na meteorologické služby“ definované jako náklady na podpůrná meteorologická zařízení a služby, které rovněž slouží všeobecným meteorologickým požadavkům. Sem patří všeobecné analýzy a předpovědi, sítě povrchového a výškového meteorologického pozorování, meteorologické komunikační systémy, střediska zpracování dat a podpora základního výzkumu, školení a správy;

i) popis metodiky používané pro přidělení celkových nákladů na meteorologické služby a hlavních nákladů na meteorologické služby civilnímu letectví a oblastem zpoplatnění;

j) podle požadavku v bodě 1 devatenáct měsíců před začátkem referenčního období popis vykazovaných prognózovaných nákladů a provozu;

k) popis vykázaných skutečných nákladů a rozdílu oproti stanoveným nákladům pro každý rok referenčního období;

l) popis vykázaných skutečných výkonových jednotek a rozdíl oproti prognóze, případně i ve srovnání s údaji poskytnutými Eurocontrolem, pro každý rok referenčního období;

m) každý rok referenčního období rozdíl mezi investicemi poskytovatelů letových navigačních služeb zaznamenanými v plánech výkonnosti a skutečnými výdaji, jakož i rozdíl mezi plánovaným datem zprovoznění těchto investic a skutečným stavem.

PŘÍLOHA III

ZVLÁŠTNÍ POŽADAVKY NA TRANSPARENTNOST PRO LETOVÉ NAVIGAČNÍ SLUŽBY POSKYTOVANÉ ZA TRŽNÍCH PODMÍNEK

Informace poskytnuté podle této přílohy považuje Komise za důvěrné a nezveřejní je.

1. NÁKLADY NA LETOVÉ NAVIGAČNÍ SLUŽBY

1.1 **Výkazní tabulka**

Členské státy vyplní výkazní tabulky v této příloze. Tabulky A a B se s výjimkou letištních a přibližovacích služeb vyplní pro celou oblast zpoplatnění; tabulka B o cenách se vyplní pro každé letiště, na němž jsou letové navigační služby v oblasti zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb v jejich pravomoci poskytovány za tržních podmínek.

V tabulce A představují údaje skutečné údaje od roku (n–3) do roku (n–1) a plánované údaje na rok (n) a následující roky. Skutečné náklady jsou stanoveny na základě závěrečných auditovaných účtů. Plánované náklady se stanoví v souladu s obchodním plánem, který je vyžadován osvědčením.

V tabulce B odráží roční cena hodnotu zakázky. Dotčený členský stát v tabulce popíše a vykáže jednotku výstupu použitou pro stanovení hodnoty zakázky.

Náklady a ceny jsou vyjádřeny v národní měně.

Tabulka A

Organizace Oblast zpoplatnění	**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 podle povahy									
Personál									
Ostatní provozní náklady									
Odpisy									
Náklady na kapitál									
Mimořádné položky									
Náklady celkem									

Tabulka B

Organizace Oblast zpoplatnění: Název letiště:	**Rok n**

Letiště i	**(n-3)**	**(n-2)**	**(n-1)**	**(n)**	**(n+1)**	**(n+2)**	**(n+3)**	**(n+4)**	**(n+5)**
Roční cena (a)									
Jednotka výstupu (b)									
Jednotková cena									

1.2 **Doplňující informace**

Kromě toho členské státy poskytnou přinejmenším následující informace:

a) popis kritérií používaných pro přidělování nákladů na zařízení či služby mezi různé letové navigační služby na základě seznamu zařízení či služeb uvedených v Evropském oblastním navigačním plánu ICAO (dokument 7754);

b) pro veškeré údaje v tabulkách A a B popis a vysvětlení rozdílů mezi plánovanými a skutečnými údaji za rok (n–1);

c) popis a vysvětlení pětiletých plánovaných nákladů a investic vzhledem k očekávanému provozu;

d) popis a vysvětlení metody přijaté pro výpočet odpisů: pořizovací náklady nebo současné náklady;

e) odůvodnění nákladů na kapitál, včetně prvků základu aktiv.

2. FINANCOVÁNÍ LETOVÝCH NAVIGAČNÍCH SLUŽEB

Poskytovatelé letových navigačních služeb ve vztahu ke každé oblasti zpoplatnění popíší způsob(y) financování nákladů na letové navigační služby.

PŘÍLOHA IV

VÝPOČET TRAŤOVÝCH VÝKONOVÝCH JEDNOTEK A JEDNOTKOVÝCH SAZEB

1. **Výpočet traťových výkonových jednotek**

1.1 Traťové výkonové jednotky se vypočítají jako součin faktoru vzdálenosti a faktoru hmotnosti příslušného letadla. Celkový počet traťových výkonových jednotek představuje celkový počet výkonových jednotek v souvislosti s lety IFR, jakož i výkonových jednotek v souvislosti s lety VFR, kterým nebyla udělena výjimka v souladu s článkem 10.

1.2 Faktor vzdálenosti se vypočítá, když se vydělí stem počet kilometrů proletěných v ortodronické vzdálenosti mezi bodem vstupu a bodem výstupu oblastí zpoplatnění v souladu s poslední známou verzí letového plánu předloženého pro let příslušného letadla pro účely toku letového provozu.

1.3 Pokud je bod vstupu a výstupu určitého letu v oblastech zpoplatnění totožný, faktor vzdálenosti se rovná vzdálenosti v ortodronické vzdálenosti mezi těmito body a nejvzdálenějším bodem trati letového plánu násobené dvěma.

1.4 Vzdálenost, která se má zohlednit, se sníží o 20 kilometrů v případě každého vzletu z území členského státu a v případě každého přistání na jeho území.

1.5 Faktor hmotnosti, vyjádřený jako číselný údaj zaokrouhlený na dvě desetinná místa, je druhá odmocnina podílu získaného tak, že se vydělí padesáti počet metrických tun maximální certifikované vzletové hmotnosti letadla uvedené v osvědčení o letové způsobilosti či jiném rovnocenném úředním dokumentu předloženém provozovatelem letadla. Je-li tato hmotnost neznámá, použije se hmotnost nejtěžšího známého letadla stejného typu. Pokud má letadlo několik certifikovaných maximálních vzletových hmotností, použije se ta nejvyšší. Pokud provozovatel letadla provozuje dvě či více letadel, která jsou různými verzemi stejného typu, použije se pro každé letadlo uvedeného typu průměrná maximální vzletová hmotnost všech jeho letadel uvedeného typu. Výpočet faktoru hmotnosti každého typu letadla u každého provozovatele se provede alespoň jednou ročně.

2 **Výpočet traťových jednotkových sazeb**

2.1 Traťová jednotková sazba se počítá před začátkem každého roku referenčního období.

2.2 Vypočte se tak, že se prognózovaným počtem celkových traťových výkonových jednotek pro příslušný rok v souladu s plánem výkonnosti vydělí algebraický součet těchto prvků:

i) stanovených nákladů příslušného roku ve jmenovitém vyjádření v souladu s plánem výkonnosti,

ii) úpravy rozdílu mezi prognózovanou a skutečnou inflací podle čl. 7 odst. 1,

iii) zpětně získaných nákladů na restrukturalizaci, je-li to schváleno v souladu s čl. 7 odst. 4,

iv) převodů v důsledku použití mechanismu sdílení rizika provozu podle článku 13,

v) převodů z předchozího referenčního období v důsledku použití mechanismu sdílení nákladů uvedeného v článku 14,

vi) slev a pokut vyplývajících ze systémů finančních pobídek uvedených v článku 15,

vii) přeplatků nebo nedoplatků, které může způsobit modulace poplatků za letové navigační služby podle článku 16,

viii) přeplatků nebo nedoplatků vyplývajících ze změn provozu,

ix) pro první dvě referenční období přeplatků nebo nedoplatků vzniklých členským státům až do roku 2011 včetně;

x) odpočtu jiných příjmů.

PŘÍLOHA V

VÝPOČET VÝKONOVÝCH JEDNOTEK A JEDNOTKOVÝCH SAZEB LETIŠTNÍCH A PŘIBLIŽOVACÍCH SLUŽEB

1. **Výpočet výkonových jednotek letištních a přibližovacích služeb**

1.1 Výkonová jednotka letištních a přibližovacích služeb se rovná faktoru hmotnosti dotčeného letadla.

1.2 Faktor hmotnosti, vyjádřený jako číselný údaj zaokrouhlený na dvě desetinná místa, odpovídá jedné padesátině nejvyšší maximální certifikované vzletové hmotnosti letadla vyjádřené v metrických tunách uvedené v příloze IV bodě 1.5 umocněné na 0,7.

2 **Výpočet jednotkových sazeb letištních a přibližovacích služeb**

2.1 Jednotková sazba letištních a přibližovacích služeb se vypočte před začátkem každého roku referenčního období.

2.2 Vypočte se tak, že se prognózovaným počtem celkových výkonových jednotek letištních a přibližovacích služeb pro příslušný rok v souladu s plánem výkonnosti vydělí algebraický součet těchto prvků:

i) stanovených nákladů příslušného roku ve jmenovitém vyjádření v souladu s plánem výkonnosti,

ii) úpravy rozdílu mezi prognózovanou a skutečnou inflací podle čl. 7 odst. 1,

iii) zpětně získaných nákladů na restrukturalizaci, je-li to schváleno v souladu s čl. 7 odst. 4,

iv) případně převodů v důsledku použití mechanismu sdílení rizika provozu podle článku 13,

v) převodů z předchozího referenčního období v důsledku použití mechanismu sdílení nákladů uvedeného v článku 14,

vi) slev a pokut vyplývajících ze systémů finančních pobídek uvedených v článku 15,

vii) přeplatků nebo nedoplatků, které může způsobit modulace poplatků za letové navigační služby podle článku 16,

viii) přeplatků nebo nedoplatků vyplývajících ze změn provozu,

ix) pro první dvě referenční období přeplatků nebo nedoplatků vzniklých členským státům až do roku 2014 včetně,

x) odpočtu jiných příjmů.

PŘÍLOHA VI

MECHANISMUS VÝPOČTU POPLATKŮ

1. VÝKAZNÍ TABULKA

Členské státy a poskytovatelé letových navigačních služeb individuálně vyplní výkazní tabulku v této příloze pro každou oblast zpoplatnění v jejich pravomoci a pro každé referenční období. Členské státy rovněž poskytnou konsolidovanou tabulku pro každou oblast zpoplatnění v jejich pravomoci.

Pokud oblast zpoplatnění prochází vzdušným prostorem více než jednoho členského státu, vyplní tabulku společně v souladu s ustanoveními čl. 5 odst. 4.

Tabulka 2 - Výpočet jednotkové sazby

Název oblasti zpoplatnění: Název subjektu:	Referenční období: **N - N+4**

Výpočet jednotkové sazby	N	N+1	N+2	N+3	N+4
1. **Stanovené náklady ve jmenovitém vyjádření a úprava o inflaci**					
1.1 Stanovené náklady ve jmenovitém vyjádření, bez letů podle VFR - tabulka 1					
1.2 Skutečná míra inflace - tabulka 1					
1.3 Prognóza míry inflace - tabulka 1					
1.4 Úprava o inflaci ([1]): částka z roku n, jež se má převést					
2. **Prognózované a skutečné výkonové jednotky celkem**					
2.1 Prognózované výkonové jednotky celkem (plán výkonnosti)					
2.2 Skutečné výkonové jednotky celkem					
2.3 Skutečné / prognózované výkonové jednotky celkem (v %)					
3. **Náklady, jichž se týká sdílení nákladů**					
3.1 Stanovené náklady ve jmenovitém vyjádření, bez letů podle VFR (převzato z tabulky 1)					
3.2 Úprava o inflaci: částka převedená do roku n					
3.3 Provoz: částky převedené do roku n					
3.4 Sdílení rizika provozu: dodatečné příjmy převedené do roku n					
3.5 Sdílení rizika provozu: ztráty příjmů převedené do roku n					
3.6 Náklady, jichž se netýká sdílení nákladů: částky převedené do roku n					
3.7 Sleva nebo pokuta za výkonnost					
3.8 Přeplatky(-) nebo nedoplatky(+) ([2]): částky převedené do roku n					
3.9 Celkem pro výpočet jednotkové sazby na rok n					
3.10 Sdílení rizika provozu: dodatečné příjmy z roku n, jež mají být převedeny					
3.11 Sdílení rizika provozu: ztráta z roku n, jež má být převedena					
3.12 Přeplatky/nedoplatky ze změn provozu v roce n, jež mají být převedeny					
Parametry pro sdílení rizika provozu					
3.13 % dodatečných příjmů vrácených uživatelům v roce n+2					
3.14 % ztráta příjmů, kterou nesou uživatelé vzdušného prostoru					
4. **Náklady, jichž se netýká sdílení rizika provozu**					
4.1 Stanovené náklady ve jmenovitém vyjádření, bez letů podle VFR (tabulka 1)					
4.2 Úprava o inflaci: částka převedená do roku n					
4.3 Provoz: částky převedené do roku n					
4.4 Náklady, jichž se netýká sdílení nákladů: částky převedené do roku n					
4.5 Náklady na restrukturalizaci: částky převedené do roku n					
4.6 Přeplatky(-) nebo nedoplatky(+) ([2]): částky převedené do roku n					
4.7 Celkem pro výpočet jednotkové sazby na rok n					
4.8 Přeplatky/nedoplatky ze změn provozu v roce n, jež mají být převedeny					
5. **Jiné příjmy: použitá jednotková sazba (v národní měně)**					
5.1 Jiné příjmy celkem					
5.3 z toho programy pomoci Unie					
5.4 z toho veřejné finance členského státu					
5.5 Komerční činnost					
5.6 Ostatní jiné příjmy					
5.7 Celkový součet pro výpočet jednotkové sazby za rok n					
5.8 Jednotková sazba za rok n (v národní měně)					
5.9 Složka jednotkové sazby týkající se poskytovatelů ANS					
5.10 Složka jednotkové sazby týkající se služeb MET					
5.11 Složka jednotkové sazby týkající se vnitrostátního dozorového orgánu / státu					
5.12 Jednotková sazba za rok n, jež by se uplatnila za neexistence jiných příjmů					

Náklady, příjmy a jiné částky v tisících EUR - výkonové jednotky v tisících

([1]) *Kumulovaný dopad ročních rozdílů mezi skutečnou a prognózovanou inflací – úprava celkových stanovených nákladů*

([2]) *Přeplatky/nedoplatky vzniklé do roku vstupu metody výpočtu stanovených nákladů v platnost*

2. DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE

Dotčené členské státy dále shromáždí a poskytnou přinejmenším následující informace:

a) popis a odůvodnění zavedení různých oblastí zpoplatnění, zejména s ohledem na oblasti zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb a případné křížové subvence mezi letišti;

b) popis politiky výjimek a popis finančních prostředků na pokrytí s tím souvisejících nákladů;

c) popis případných jiných příjmů, rozepsaných podle jednotlivých kategorií uvedených v čl. 2 bodě 10;

d) popis a vysvětlení pobídek uplatňovaných v případě uživatelů letových navigačních služeb podle článku 15;

e) popis a vysvětlení modulace poplatků za letové navigační služby uplatňovaných podle článku 16.

PŘÍLOHA VII

DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE

1. VÝKAZNÍ TABULKA

Členské státy vyplní výkazní tabulku v této příloze pro každou oblast zpoplatnění v jejich pravomoci a pro každý rok referenčního období.

Tabulka 3 - Doplňující informace

Název oblasti zpoplatnění	Referenční období: **N - N+4**

ČÁST A: Doplňující informace o nákladech	**N**	**N+1**	**N+2**	**N+3**	**N+4**	**N**	**N+1**	**N+2**	**N+3**	**N+4**
	Stanovené náklady (plán výkonnosti)					**Skutečné náklady**				
Náklady Eurocontrolu										
1.1 Náklady Eurocontrolu (EUR)										
1.2 Směnný kurz (je-li na místě)										
Náklady na společné projekty										
2.1 Celkové náklady na společné projekty										
2.2 Společný projekt 1										
2.3 Společný projekt 2										
2.3 Společný projekt …										
Náklady, na něž se nevztahuje sdílení nákladů - čl. 14 odst. 2 písm. b) (podle druhu)										
3.1 Personál										
3.2 Ostatní provozní náklady										
3.3 Odpisy										
3.4 Náklady na kapitál										
3.5 Mimořádné položky										
3.6 Celkové náklady, na něž se nevztahuje sdílení nákladů										
Náklady, na něž se nevztahuje sdílení nákladů - čl. 14 odst. 2 písm. b) (podle faktoru/položky)										
3.7 Důchody										
3.8 Úroky z úvěrů										
3.9 Vnitrostátní daňové předpisy										
3.10 Nové nákladové položky vyžadované právními předpisy										
3.11 Mezinárodní dohody										
3.12 Celkem náklady, na něž se nevztahuje sdílení nákladů										
Náklady na restrukturalizaci, jsou-li schváleny v souladu s čl. 7 odst. 4	**Plánované náklady (obchodní plán)**					**Skutečné náklady (pro informaci)**				
4.1 Celkové náklady na restrukturalizaci										

ČÁST B: Doplňující informace o opravných položkách	**Částky**	**Převody celkem**	**Před RO**	**N**	**N+1**	**N+2**	**N+3**	**N+4**	**Po RO**
Úprava o inflaci rok N-2									
Úprava o inflaci rok N-1									
Úprava o inflaci rok N									
Úprava o inflaci rok N+1									
Úprava o inflaci rok N+2									
Úprava o inflaci rok N+3									
Úprava o inflaci rok N+4									
Úprava o inflaci celkem									
Bilance provozu rok N-2									
Bilance provozu rok N-1									
Bilance provozu rok N									
Bilance provozu rok N+1									
Bilance provozu rok N+2									
Bilance provozu rok N+3									
Bilance provozu rok N+4									
Úprava provozu celkem									
Příjmy ze sdílení rizika provozu rok N-2									
Příjmy ze sdílení rizika provozu rok N-1									
Příjmy ze sdílení rizika provozu rok N									
Příjmy ze sdílení rizika provozu rok N+1									
Příjmy ze sdílení rizika provozu rok N+2									
Příjmy ze sdílení rizika provozu rok N+3									
Příjmy ze sdílení rizika provozu rok N+4									
Úprava příjmů ze sdílení rizika provozu celkem									

Ztráta ze sdílení rizika provozu rok N-4									
Ztráta ze sdílení rizika provozu rok N-3									
Ztráta ze sdílení rizika provozu rok N-2									
Ztráta ze sdílení rizika provozu rok N-1									
Ztráta ze sdílení rizika provozu rok N									
Ztráta ze sdílení rizika provozu rok N+1									
Ztráta ze sdílení rizika provozu rok N+2									
Úprava ztráty ze sdílení rizika provozu celkem									

Náklady, na něž se nevztahuje sdílení nákladů, rok N-5									
Náklady, na něž se nevztahuje sdílení nákladů, rok N-4									
Náklady, na něž se nevztahuje sdílení nákladů, rok N-3									
Náklady, na něž se nevztahuje sdílení nákladů, rok N-2									
Náklady, na něž se nevztahuje sdílení nákladů, rok N-1									
Náklady, na něž se nevztahuje sdílení nákladů, celkem									

Přeplatky/nedoplatky před stanovením nákladů rok 2005									
Přeplatky/nedoplatky před stanovením nákladů rok 2006									
Přeplatky/nedoplatky před stanovením nákladů rok 2007									
Přeplatky/nedoplatky před stanovením nákladů rok 2008									
Přeplatky/nedoplatky před stanovením nákladů rok 2009									
Přeplatky/nedoplatky před stanovením nákladů rok 2010									
Přeplatky/nedoplatky před stanovením nákladů rok 2011									
Přeplatky/nedoplatky před stanovením nákladů rok 2012 (pouze poplatky za LPS)									
Přeplatky/nedoplatky před stanovením nákladů rok 2013 (pouze poplatky za LPS)									
Přeplatky/nedoplatky před stanovením nákladů rok 2014 (pouze poplatky za LPS)									
Převody celkem									

2. DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE

Kromě toho členské státy poskytnou přinejmenším následující informace:

a) výdaje na společné projekty rozepsané na každý jednotlivý projekt;

b) popis částek způsobených nekontrolovatelnými nákladovými faktory podle druhu a faktoru, včetně zdůvodnění a změn výchozích předpokladů;

c) popis převodů přeplatků nebo nedoplatků vzniklých členským státům až do roku 2011 na poplatcích za traťové navigační služby a až do roku 2014 na poplatcích za letištní a přibližovací služby;

d) popis převodů vyplývajících z mechanismu sdílení rizika provozu v souladu s článkem 13;

e) popis převodů vyplývajících z mechanismu sdílení nákladů v souladu s čl. 14 odst. 2.