

1. **SPLOŠNO**

Države pogodbenice večstranskega sporazuma o pristojbinah na zračnih poteh so se dogovorile, da sprejmejo enotno politiko glede izračunavanja pristojbin in njihove stroškovne baze.

V ta namen so sprejele naslednja načela.

- 1.1 Ta načela so osnovana na načelih navedenih v “Deklaraciji Sveta državam pogodbenicam o pristojbinah za objekte zračne navigacijske za poti”, kot so navedena v Dokumentu ICAO 9082/5 in v “Priročniku za ekonomijo navigacijskih služb zračnega prometa”, kot so navedena v Dokumentu ICAO 9161/3, pri čemer so možne spremembe, ki nastanejo zaradi upoštevanja drugih metod, ki so specifične za EUROCONTROL sistem pristojbin na zračnih poteh.
- 1.2 Upoštevalo se vsi navigacijski objekti in službe za zračne poti, za katere je odgovorna vsaka država v skladu z ICAO Regionalnimi sporazumi o zračni navigaciji in ustreznim Regionalnim načrtom zračne navigacije, na osnovi katerih se določijo nacionalni načrti. To pomeni, da so lahko vključeni le objekti in službe zagotovljene za civilni in vojaški promet, ki obratujejo v skladu s pravili in uredbami ICAO (splošni zračni promet: GAT). Države pogodbenice morajo upoštevati ta načela pri vseh dobaviteljnih objektov in izvajalcih navigacijskih služb zračnega prometa, katerih stroški so vključeni v njihovo stroškovno bazo.
- 1.3 Države pogodbenice določijo svojo stroškovno bazo upoštevajoč stroške navigacijskih sistemov na zračnih poteh, ki so v njihovi pristojnosti. Z namenom izračuna cene za enoto storitve za leto “ $n + 2$ ”, se mora določiti ustrezne predvidene obratovalne račune, kjer se stroški za leto “ $n + 2$ ” določijo na osnovi dejanskih stroškov v zadnjem zaključenem finančnem letu (leto “ n ”), ki so ažurirani glede na dosegljive podatke, predvsem proračunska predvidevanja, ki se nanašajo na leta “ $n + 1$ ” in “ $n + 2$ ”. Treba je uvesti potrebne ukrepe, da ne bi prišlo do dvojnega štetja storitev.
Stroški in dodatni podatki morajo obsegati obdobje do leta “ $n + 5$ ”.
- 1.4 Da se objekte in službe lahko upošteva pri izračunu, morajo biti v obratovanju ali pa se pričakuje, da bodo začeli obratovati do konca leta “ $n + 2$ ”. Objekti uvedeni med letom se upoštevajo le sorazmerno s trajanjem uporabe.
Kakršna koli začasna ustavitev obratovanja objekta (to je zaradi okvare ali vzdrževanja) se ne upošteva.
- 1.5 Obračunsko obdobje traja od 1. januarja do 31. decembra.
- 1.6 Stroškovno bazo določijo države pogodbenice v svoji nacionalni valuti ali v evrih. Predhodne podatke se skupaj z dodatnimi podatki posreduje EUROCONTROL Centralnemu uradu za pristojbine na zračnih poteh (CRCO) najkasneje do 1. junija leta “ $n + 1$ ”. Končne podatke se skupaj s pomožnimi podatki posreduje najkasneje do 1. novembra leta “ $n + 1$ ” v skladu z vzorci tabel iz Priloge II.

Pri določitvi stroškovne baze se stroški EUROCONTROL, ki so določeni na podlagi istih pravil kot veljajo za nacionalne stroške (glej odstavek 2), dodajo nacionalnim stroškom.

- 1.7 Z namenom določitve skupne valutne osnove Centralni urad za pristojbine na zračnih poteh (CRCO) pretvori predložene vsote nacionalnih stroškovnih baz v evre. Menjalni tečaj uporabljen za ta namen je mesečno povprečje "Closing Cross Rate" (zaključni referenčni tečaj), ki ga izračuna Reuters, in je osnovan na dnevnem tečaju BID za različne nacionalne valute v odnosu na evro za mesec april leta " $n + 1$ " glede na predhodne podatke in za mesec september leta " $n + 1$ " glede na končne podatke.

Države z visoko stopnjo inflacije lahko pretvorijo svoje nacionalne stroške, določene za leto " $n + 2$ " po stalnih cenah (to je niso prilagojene inflaciji) neposredno v evre po dejanskem menjalnem tečaju v času izračuna. To je preferenčna metoda in jo morajo uporabiti vse države z visoko inflacijo, to je več kot 15 % na leto.

Alternativno lahko država pretvori svoje nacionalne stroške določene za leto " $n + 2$ " po veljavnih cenah v evre na podlagi povprečnega predvidenega menjalnega tečaja za leto " $n + 2$ ". V takem primeru mora predvideni menjalni tečaj na splošno odražati predvideno razliko v stopnji inflacije zadevne države in držav članic Ekonomske in monetarne unije (EMU) za leto " $n + 2$ ".

V obeh primerih mora končna cena za enoto storitve ostati nespremenjena skozi vse leto " $n + 2$ ".

1.8 Usklajevalni mehanizem

Ker so pristojbine izračunane za leto " $n + 2$ " na osnovi ocenjenih stroškov in prometa za zadevno obdobje, se usklajevalni mehanizem uporabi z namenom zagotovitve, da se navsezadnje pokrijejo le dejanskih stroški služb.

Usklajevalni mehanizem je podrobno opisan v Prilogi III in v odstavku 3 spodaj.

1.9 Posvetovanje z uporabniki

Uporabniki objektov in služb za zračne poti se posvetujejo z razširjenim odborom za pristojbine na zračnih poteh, zlasti o preliminarne in končne ocenah stroškovnih baz za leto " $n + 2$ " in o kakršnihkoli spremembah EUROCONTROL načel za določanje stroškovne baze.

Posvetovanja glede predhodnih in končnih podatkov se organizirajo približno 2 tedna po datumih, navedenih v odstavku 1.6.

Taki podatki so dani na razpolago uporabnikom najmanj 10 dni pred datumi, ki so določeni za taka posvetovanja.

2. **KNJIGOVODSKA NAČELA**

Za določitev stroškovne baze, države pogodbenice poskrbijo, da so vsi stroški določeni v skladu s splošno sprejetimi knjigovodskimi načeli.

2.1 Investicijski stroški

Med investicijske stroške, vključene v stroškovno bazo, spadajo amortizacija osnovnih sredstev, amortizacija nematerialnih sredstev in stroški kapitala.

- 2.1.1 Med osnovna sredstva spadajo oprema in poslopja, vključno z zadevnimi ureditvenimi deli, zemljišči, osnovno programsko opremo in, kjer je to potrebno, uporabniško programsko opremo.

Med osnovno programsko opremo spadajo celostni standardni elementi programske opreme kateregakoli računalniškega sistema, ki so bistveni za njeno osnovno delovanje, vendar pa same po sebi posameznemu računalniku ali samemu sistemu ne omogočajo obdelave specifičnih podatkov za izvajanje posebnih nalog. Primeri komponent vključenih v to kategorijo so: operacijski sistemi, monitorji in kontrolniki, kompilatorji, servisni programi in vmesniki med kontrolniki in monitorji.

Uporabniška programska oprema je določena v tehničnem smislu besede kot programska oprema, ki omogoča računalniškim sistemom ali elementom računalniških sistemov, da izpolnijo vse naloge služb zračnega prometa. Ta kategorija vključuje tudi vzdrževanje in izboljšavo programov.

Investicijski izdatki morajo vsebovati plačane davke in/ali carinske dajatve, kjer je to primerno.

- 2.1.2 Investicijski stroški vsebujejo stroške kapitala nastalih med predobratovalno fazo. Kadar realizacija novega objekta bistveno kasni, mora zadevna država, glede na svojo stroškovno bazo, preučiti možnost omejitve stroška kapitala, vključenega v predobratovalno fazo.

- 2.1.3 Metoda amortizacije investicijskih stroškov je metoda enakomernega časovnega amortiziranja.

Amortizacijski stroški objektov se uporabnikom zaračunajo šele, ko se objekt začne uporabljati.

- 2.1.3.1 Odstotki, ki se obračunavajo pri izračunu amortizacije investicijskih izdatkov (glej odstavek 2.1.3.), se določijo v skladu s predvideno uporabno dobo sredstva. To je:

- a. od 20 do 40 let za poslopja v trajni in popolni lasti, vključno s pripadajočimi ureditvenimi deli;
- b. za trajanje najema v primeru najetih stavb;
- c. od 10 do 15 let za pohištvo in opremo;
- d. od 4 do 10 let za motorna vozila;
- e. od 7 do 15 let za elektronsko opremo (vključno s telekomunikacijsko opremo);
- f. od 7 do 10 let za splošno opremo;
- g. od 3 do 10 let za računalniško opremo;
- h. od 3 do 8 let za osnovno programsko opremo in, kjer je primerno, uporabniško programsko opremo;
- i. od 10 do 20 let za zrakoplove.

Ko postane očitno, da je uporabna doba sredstva, ki se amortizira, krajša kot je bilo predvideno v osnovni amortizacijski shemi, se uporabi ena od naslednjih dveh metod:

- neto knjižna vrednost sredstva se lahko odpiše v preostalih letih revidirane uporabne dobe;
- točna vsota preostale vrednosti, zmanjšana za vsoto, za katero je bilo sredstvo prodano, se lahko v finančnem letu, ko se to zgodi, v celoti doda amortizaciji, obračunani v tem letu.

Amortizacija se ne obračunava za zemljišča.

Države z visoko stopnjo inflacije bodo mogoče morale uporabiti druge načine za izračun amortizacije. Taki načini morajo temeljiti na splošno sprejetih knjigovodskih načelih. Način, ki se ga lahko uporabi pri izračunu letne amortizacije vsebuje neamortizirani delež začetne knjižne vrednosti zadevnega sredstva povečanega za odstotek, ki je osnovan na uradni stopnji inflacije, ali ki se odraža v spremembi menjalnega tečaja glede na evro.

V takih primerih morajo biti stroški kapitala predstavljeni z "neto" stopnjo, ki vključuje le stopnjo inflacije v izbrani konvertibilni valuti. Če je, na primer, kot konvertibilna valuta izbran evro, je treba uporabiti tudi obrestno mero evra.

Pri drugi metodi se stroški določijo neposredno v evrih in uporabijo odgovarjajoči stroški kapitala za evro.

2.1.3.2 Stroški kapitala so razdeljeni v dve osnovni kategoriji. V prvi so obresti, ki se plačajo dajalcem kreditnega kapitala (za razliko od trajnega kapitala), to je kreditorjem za različne finančne namene, običajno v povezavi s pridobitvijo ali dobavo sredstev. V drugi kategoriji so primerni stroški kapitala, ki se nanašajo na trajni kapital. Stroške kapitala, ki se nanašajo na trajni kapital, odobri država pogodbenica (ali kakšno drugo nacionalno telo, ki ureja ekonomske odnose), pri čemer upošteva nizek finančni riziko, ki ga predstavlja zagotavljanje navigacijskih služb zračnega prometa. V obeh primerih se lahko za smernice vzame vladna obrestna mera za obveznice ali obrestne mere, ki so v veljavi na finančnih trgih za podjetja, ki predstavljajo relativno nizek finančni riziko.

Primer je naveden v Prilogi I.

2.1.3.3 Strošek kapitala se izračunava letno na kapital, ki se v organizaciji uporablja. Uporabljeni kapital mora biti določen na osnovi definicij, ki so navedene v ICAO Priročniku za ekonomijo navigacijskih služb zračnega prometa (ICAO Dok. 9161/3, odstavek 4.38 in nadalj.).

Definicija za uporabljeni kapital je navedena v Prilogi V.

2.1.3.4 Šteje se, da so oprema ali poslopja, ki so še v uporabi po preteku zgoraj navedenih amortizacijskih dob, polno amortizirana in se zanje ne upošteva nobena amortizacija ali stroški kapitala.

V primeru večjih sprememb na opremi ali poslopih, ki so že amortizirana ali so v postopku amortizacije, so stroški kapitala, ki se nanašajo na te spremembe, amortizirani v skladu z istimi pravili.

Iztržek likvidacije sredstev je kreditiran v breme stroškovne baze. V izjemnih razmerah se lahko, po predhodnem posvetovanju z uporabniki, iztržek porazdeli na obdobje nekaj let.

2.2. Obratovalni stroški

Bruto obratovalni stroški se upoštevajo po odbitku dohodkov razen z izjemo neizterjanih davkov.

Med obratovalne stroške spadajo:

- a. skupni dejanski stroški najema zemeljskih prenosnih vodov (razen stroškov terminalske opreme, ki se upošteva v investicijskih stroških);
- b. kakršni koli stroški najema zemljišč, poslopij in drugih naprav, vključno z davki in drugimi pristojbinami, kjer to pride v poštev;
- c. dejanski stroški komunalnih storitev, vključno z vodo, gretjem in vso dobavo energije;
- d. skupni dejanski stroški najema Letalskega stacionarnega telekomunikacijskega omrežja (AFTN), zmanjšani za primeren odstotek najema linij med centri za kontrolo zračnega prometa ali komunikacijskimi centri in letališči: glej odstavek 2.4 (stroške terminalske opreme centrov kontrole zračnega prometa (ATC) se vključi v investicijske stroške);
- e. popravila in vzdrževanje, razen internih kadrovskih stroškov, vendar vključno z nekapitalizirano opremo, na primer, rezervni deli ali drugi artikli nižje vrednosti;
- f. skupni obratovalni stroški drugih obratovalnih in tehničnih naprav, vključno z administrativno ter pravno podporo, posvetovalnimi storitvami in revizijo;
- g. strošek uporabniške programske opreme razen če se šteje kot investicija.

2.3 Stroški osebja

Med stroške osebja spadajo dejanski stroški osebja, vključno z osebjem v centralnih službah, osebjem, ki se usposablja, nadzorniki in tehnično podporno osebje, vključno z vzdrževalci, ki pa ne pokrivajo samo plač ampak tudi stroške pokojnin (npr. plačila v pokojninski sklad s strani aktivnega osebja) in stroške zavarovanja itd.

2.4 Stroški upravljanja zračnega prometa (ATM)

Upravljanje zračnega prometa (ATM) se deli na službe zračnega prometa (ATS), na upravljanje pretoka zračnega prometa (AFTM) in na upravljanje zračnega prostora (ASM), pri čemer so službe zračnega prometa (ATS) glavni sestavni del upravljanja zračnega prometa (ATM).

Stroški služb zračnega prometa (ATS) so definirani kot stroški služb zračnega prometa, ki so zagotovljene za zrakoplove na zračnih poteh.

Razdelitev stroškov na službe na zračnih poteh in priletne/letališke službe se vrši na statistični osnovi. Objekti in službe, ki služijo samo za zračne poti, so 100% namenjene samo službam za zračne poti. Za objekte in službe, ki služijo tako za zračne poti in prileto/letališčem, se stroški dodelijo na podlagi enega ali več od naslednjih kriterijev, kot je primerno:

- a. proporcionalno s številom dodeljenih kontrolorskih mest za zračne poti in priletne/letališke namene;
- b. proporcionalno s številom dodeljenih sektorjev za zračne poti in priletne/letališke namene;
- c. proporcionalno s številom letov na zračnih poteh in v/na priletu/letališču;
- d. proporcionalno s predvidenim časom uporabe opreme za zračne poti in priletne/letališke namene;
- e. proporcionalno z osebjem, ki dela za namene zračnih poti in prileta/letališča;
- f. proporcionalno s površino prostorov, ki so namenjeni za zračne poti in priletne/letališke namene; in
- g. proporcionalno s številom radijskih kanalov za zračne poti in priletne/letališke namene.

Kjer uporabe objektov služb zračnega prometa (ATS) ni možno razdeliti med službe na zračnih poteh na eni strani in na priletne/letališke službe na drugi strani na statistični osnovi, se navedeni objekti razvrstijo kot sledi:

- objekti, ki so večinoma namenjeni službam na zračnih poteh (dodelitev 75% odgovarjajočih stroškov služb za zračne poti);
- objekti, ki se dejansko v enaki meri uporabljajo za službe na zračnih poteh in priletno/letališke službe (dodelitev 50% odgovarjajočih stroškov služb za zračne poti);
- objekti, ki se večinoma zagotavljajo za priletne/letališke službe (dodelitev 25% odgovarjajočih stroškov služb za zračne poti).

Kjer uporabe objektov ATS (npr. za civilne ali vojaške namene) ni mogoče določiti neposredno, se civilnim uporabnikom zaračuna le stroške, ki so jim primerno dodeljeni.

2.5 Stroški komunikacij, navigacije in nadzora (CNS)

Med stroške CNS spadajo stroški komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih objektov in služb, vključno z Globalnim navigacijskim satelitskim sistemom (GNSS, glej Prilogo IV*).

V zvezi s komunikacijami od točke do točke, kjer stroškov ni mogoče točno dodeliti, se 100% stroškov, kadar gre za povezavo med dvema centroma služb za zračne poti, zaračunajo službam za zračne poti ali telekomunikacijskim centrom, a le polovica stroškov, kadar gre za povezavo med centrom območne kontrole in letališkim ali priletnim kontrolnim centrom.

2.6 Stroški osnovnega usposabljanja in izpopolnjevanja

Med stroške osnovnega usposabljanja in izpopolnjevanja spadajo stroški usposabljanja v šolah za zračni promet in stroški za izpopolnjevanje osebja za vzdrževanje in operativnega osebja, vključno s stroški nastanitve in drugih pripomočkov.

* Takoj, ko bo uporabljiva.

2.7 Stroški glede študij, testov in preizkusov

Stroški, ki so zajeti v tej kategoriji, so dejanski letni stroški osebja, opreme in objektov, ki se uporabljajo za študije, teste in preizkuse v zvezi s službami za zračnih poteh. V to kategorijo so vključeni tudi predobratovalni stroški uporabniške programske opreme. Stroške študij, ki imajo naravo osnovnih raziskav, se izključijo.

2.8 Administrativni stroški

- 2.8.1 Administrativni stroški so dejanski stroški administrativnega osebja in objektov pod pogojem, da obstaja jasna povezava med temi stroški, ki so zaračunani uporabnikom in konceptom storitev nujenih s strani tako operativnega kot tehničnega osebja.

Administrativni stroški vključujejo stroške v zvezi z zbiranjem in prenosom podatkov o prometu.

- 2.8.2 Ti stroški se izračunajo glede na delež storitev administrativne podpore v celotnem sklopu aktivnosti v zvezi s službami za zračne poti.

- 2.8.3 Zavarovalniške premije, v kolikor le-te predstavljajo dejanske stroške držav pogodbenic, so del administrativnih stroškov.

2.9 Stroški službe letalskih informacij (AIS)

AIS stroški se bodisi zaračunajo skupaj s službami za zračne poti ali porazdelijo med službami za zračne poti in druge službe, v slednjem primeru v skladu z nacionalno prakso.

2.10 Stroški MET

Nacionalni meteorološki stroški se določijo v skladu z Dodatkom 6 k "Priročniku za ekonomijo navigacijskih služb zračnega prometa", ki jo vsebuje Dokument ICAO 9161/3. Pristojni organi zadevnih držav morajo zagotoviti, da izvajalce meteorološke službe zavezujejo splošna načela, določena v ICAO Dokumentu 9082/5 glede pristojbin za navigacijske službe zračnega prometa, in se pri svojem delu posvetujejo glede izvajanja teh načel in določanja ustreznih stroškov.

2.11 Stroški iskanja in reševanja (SAR)

Stroški zajeti v tej kategoriji so stroški služb iskanja in reševanja zrakoplovov, ki so zagotovljeni za civilno letalstvo s katero koli stalno ustanovo in osebjem, vzdrževanim za namene zagotavljanja takšnih služb.

Med službe iskanja in reševanja zrakoplovov spadajo centri za koordinacijo reševanja (RCC), pomožni reševalni centri (RSC), če le-ti obstajajo, zrakoplovi dolgega, srednjega ali kratkega doleta (vključno s helikopterji in zrakoplovi s posebno dolgim in izredno dolgim doletom), reševalni čolni in plovni objekti, gorske reševalne enote in vse druge enote, sile ali pripomočki, ki so v prvi vrsti ali izključno namenjeni, ali ki so na voljo za izvajanje aeronavtičnih iskalnih in reševalnih funkcij, kadar se to zahteva.

V zvezi s tovrstnimi službami veljajo naslednja načela:

- obračunajo se le aeronavtični objekti in službe, ki so vključeni v ICAO Regionalnem načrtu zračne navigacije;
- razdelitev stroškov, ki se pripisujejo civilno letalskim in ne-civilno letalskim uporabnikom (vojaška, kmetijstvo, kopenski in pomorski promet, turizem itd.) prevlada kakršno koli povračilo stroškov od civilnega letalstva;
- razdelitev stroškov se določi na način, ki ne dopušča možnosti, da bi uporabnike bremenili za stroške, ki jim niso primerno dodeljeni;
- te operacije je treba izvajati s potrebno natančnostjo in transparentnostjo, uporabnikom pa je treba zagotoviti relevantne informacije, zlasti v zvezi s stroški zagotovljenih objektov in služb.

2.12 Stroški EUROCONTROL

Stroški EUROCONTROL, ki se dodajo nacionalnim stroškom držav pogodbenic, se določijo v skladu z enakimi pravili kot se uporabljajo za nacionalne stroške služb na zračnih poteh.

2.12.1 Stroški se določijo na osnovi letnega finančnega poročila Agencije, ki je predložen Stalni komisiji v odobritev, uporabljajoč enako metodo, kot je navedena v odstavku 1.4 načel za določanje nacionalnih stroškov.

2.12.2 Različne kategorije stroškov EUROCONTROL se razdelijo med države pogodbenice na naslednji način:

- a. obratovalni stroški za glavni sedež, vključno s Centralno enoto za upravljanje pretoka zračnega prometa, bretignyskim Eksperimentalnim centrom in luksemburškim Inštitutom navigacijskih služb zračnega prometa, se razdelijo med države pogodbenice v skladu z metodo, ki se uporablja za izračun njihovih prispevkov v proračun Agencije (člen 19 Statuta Agencije);
- b. kar se tiče obratovalnih stroškov Kontrolnega centra v Maastrichtu se ti dodelijo tistim zračnim prostorom, v katerih objekti zagotavljajo službe, v skladu s ključem porazdelitve, kot so ga odobrile vpletene države;
- c. investicijski stroški EUROCONTROL se razdelijo med države pogodbenice:
 - bodisi na podlagi metode, ki se uporablja za izračun njihovih prispevkov v proračun Agencije, na primer, v primeru stroškov kapitala za glavni sedež, vključno s Centralno enoto za upravljanje pretoka zračnega prometa, Eksperimentalnim centrom in Inštitutom navigacijskih služb zračnega prometa;
 - ali v skladu s pravilom regionalizacije (to pomeni, da so stroški dodeljeni tistemu zračnemu prostoru, za katerega so objekti zagotovili službe), v zvezi z amortizacijo objektov, ki zagotavljajo službe za zračne poti (na primer, Kontrolni center v Maastrichtu).

Obresti, ki jih Agencija prejme na svoje račune, se odbijejo od stroškov EUROCONTROL preden se ti stroški porazdelijo med države.

2.12.3 Delež držav pogodbenic v stroških EUROCONTROL se doda njihovim nacionalnim stroškom za naknaden izračun nacionalne cene za enoto storitve.

3. IZRAČUN NACIONALNE CENE ZA ENOTO STORITVE

Nacionalna cena za enoto storitve se izračuna bodisi:

- z delitvijo predvidene stroškovne baze istega leta s predvidenim skupnim številom storitvenih enot za leto "n + 2", ali
- z delitvijo predvidene stroškovne baze, zmanjšane za upoštevana plačila oproščenih letov s predvidenim številom zaračunljivih storitvenih enot za leto "n + 2".

Katerikoli primanjkljaj pri povračilu stroškov, ki je posledica letov oproščenih plačila pristojbin na zračnih poteh, se ne pokriva z bremenitvijo drugih uporabnikov.

Nacionalna cena za enoto storitve se določi v skladu s Prilogo III.

3.1 Finančni rezultati leta "n"

3.1.1 Dohodki/prihodki

Glede na računovodsko prakso izvajalcev navigacijskih služb zrčenga prometa se določanje prejemkov lahko opravi bodisi v smislu knjigovodstva na datum vknjižbe ali finančnega knjigovodstva.

- V primeru knjigovodstva na datum vknjižbe, bodo prihodki odgovarjali bilanci ob koncu finančnega leta na bančnem računu prihodkov od katerih se lahko neposredno uporabljajo za oblikovanje izračuna usklajevalnega mehanizma (Priloga III). To bo običajno predstavljeno z leti opravljenimi med letom »n« in za katere je nastala plačilna obveznost.
(Opozoriti je treba, da so postavke za dvomljive račune obračunane kot stroški in se v tem primeru ne smejo odbiti od prihodkov).
- V primeru finančnega knjigovodstva so prihodki določeni s plačili prejetimi med letom "n" in razliko med prejemki ob zaključku in začetku leta. V takem primeru se prejemki ob zaključku leta pretvorijo v nacionalno valuto po tečaju, ki je v veljavi na zadnji delovni dan leta, prejemki na začetku leta se pretvorijo v nacionalno valuto po tečaju, ki je v veljavi na zadnji delovni dan prejšnjega leta.

Postopek s prejetimi obrestmi, prenosom odpisanih zneskov in postavkami za dvomljive račune se ureja v skladu z nacionalno računovodsko prakso.

3.1.2 Bilanca

Primanjkljaj ali presežek kot rezultat razlike med prihodki/dohodki in stroški se prenesejo in vključijo v stroškovno bazo za leto "n + 2". Prenešene vsote se pretvorijo v evre po menjalnem tečaju, ki velja za druge stroške za leto "n + 2".

3.2 Oproščeni leti

Stroški, povezani z oproščenimi leti se izračunajo na osnovi storitvenih enot, nastalih z oproščenimi leti, kot je določeno v Pogojih uporabe sistema pristojbin na zračnih poteh.

V primerih, kjer ni mogoče neposredno določiti števila storitvenih enot, se uporabi naslednji postopek:

- a. opravi se neposredni odbitek dejanskih stroškov glede zagotovljenih objektov in/ali opravljenih storitev za leto VFR;
- b. opravi se odbitek za krožne lete. Vsota, ki se odbije, ali število storitvenih enot, ki se upoštevajo, je v pristojnosti zadevne države.

3.3 Določitev storitvenih enot

Kjer je to mogoče, Centralni urad za pristojbine na zračnih poteh (CRCO) določi storitvene enote in proporcionalne vrednosti v zvezi z oproščenimi leti, z namenom da se uveljavi primerno znižanje stroškovne baze kot tudi vse izračune s tem v zvezi. V ta namen države pogodbenice posredujejo CRCO vse potrebne podatke. Podatki o oproščenih letih, ki se upoštevajo v izračunih, se vključijo v standardne podatke o prometu, ki se redno posredujejo CRCO. Predvidevanja glede storitvenih enot, za katere ostane odgovornost države, lahko izvede bodisi CRCO bodisi zadevne države.

4. **IZRAČUN REGIONALNE ADMINISTRATIVNE CENE ZA ENOTO STORITVE**

Regionalna administrativna cena za enoto storitve predstavlja povračilo stroškov EUROCONTROL nastalih pri upravljanju sistema pristojbin na zračnih poteh. Določi se v skladu z naslednjimi pravili:

- 4.1 Stroškovna baza za inkaso/pobiranje za leto "n + 2" se določi na osnovi naslednjih kategorij stroškov:
 - a. neposredni obratovalni stroški CRCO za leto "n + 2", ocenjeni glede na proračunska predvidevanja Agencije;
 - b. investicijski stroški za administrativne namene CRCO se vključijo v stroškovno bazo za leto "n + 2", ocenjeni glede na proračunska predvidevanja Agencije;
 - c. posredni stroški CRCO predvideni za leto "n + 2";
 - d. stroški internega revizorja, ocenjeni glede na proračunska predvidevanja Agencije za leto "n + 2";
 - e. saldo poslovnega računa CRCO za leto "n" in saldo za leto "n - 2", prenesen na leto "n".
- 4.2 Regionalna administrativna cena za enoto storitve se izračuna z delitvijo zneska stroškovne baze za inkaso/pobiranje za leto »n+2« s skupnim številom servisnih enot ocenjenih za leto »n+2« za območje pristojbin na zračnih poteh.