

**NAČELA ZA UGOTAVLJANJE STROŠKOVNE BAZE PRISTOJBIN NA ZRAČNIH
POTEH IN IZRAČUN CENE ZA
ENOTO STORITVE**

[Besedilo je potrdila Razširjena komisija 18. septembra 2007. Veljati je začelo 1. oktobra 2007.]

Izdano v letu 2007

(Ta dokument nadomesti Dok. št. 04.60.01, objavljen novembra 2004.)

KAZALO

1. POGLAVJE SPLOŠNO
2. POGLAVJE RAČUNOVODSKA NAČELA – SPLOŠNO
3. POGLAVJE DODATNE INFORMACIJE O STROŠKIH, ZAJETIH V STROŠKOVNI BAZI
 - 3.1 Investicijski stroški
 - 3.2 Stroški poslovanja
 - 3.3 Stroški za zaposlene
 - 3.4 Stroški vodenja zračnega prometa (ATM)
 - 3.5 Stroški komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih služb (CNS)
 - 3.6 Stroški osnovnega usposabljanja in izpopolnjevanja
 - 3.7 Stroški za izobraževanje, teste in preizkuse
 - 3.8 Upravni stroški
 - 3.9 Stroški letalske informacijske službe (AIS)
 - 3.10 Stroški meteoroloških služb (MET)
 - 3.11 Stroški službe za iskanje in reševanje zrakoplovov (SAR)
 - 3.12 Stroški EUROCONTROLA
4. POGLAVJE IZRAČUN CENE ZA ENOTO STORITVE
 - 4.1 Finančni rezultati leta “n – 1”
 - 4.2 Leti, ki so oproščeni plačila
 - 4.3 Določitev enot storitev
5. POGLAVJE IZRAČUN REGIONALNE UPRAVNE CENE ZA ENOTO STORITVE
6. POGLAVJE SPREMLJANJE SKLADNOSTI
 - 6.1 Pritožba
 - 6.2 Pregled pristojbin
7. POGLAVJE IZVRŠILNI UKREPI
8. POGLAVJE ZAČETEK VELJAVNOSTI
 - Dodatek I Primer izračuna stroškov kapitala
 - Dodatek II Vzorec poročevalnih preglednic
 - Dodatek III Izračun cene za enoto storitve
 - Dodatek IV Stroški GNSS
 - Dodatek V Definicija vloženega kapitala
 - Dodatek VI Slovar izrazov
 - Dodatek VII Smernice za države, ki nameravajo sprejeti kot nadomestni sistem

1. SPLOŠNO

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

V ta namen so pogodbenice sprejele naslednja načela.

- 1.1 Ta načela so osnovana na načelih v "Politiki ICAO v zvezi s pristojbinami za letališča in navigacijske službe zračnega prometa", ki je zajeta v dokumentu ICAO 9082 kot tudi v "Priročniku za ekonomijo storitev navigacijskih služb zračnega prometa", ki je predmet dokumenta ICAO 9161, s tem da se mu lahko dodajo spremembe, ki upoštevajo druge metode, specifične za EUROCONTROLOV sistem pristojbin na zračnih poteh.

- 1.2 Pogodbenice določijo območja zaračunavanja pristojbin na zračnih poteh v zračnem prostoru v njihovi pristojnosti, kjer so uporabnikom zračnega prostora med preletom zagotovljene storitve navigacijskih služb zračnega prometa.

Območja zaračunavanja pristojbin na zračnih poteh se določijo na način, ki je skladen z delovanjem in storitvami kontrole zračnega prometa, po posvetovanju s predstavniki uporabnikov zračnega prostora.

Območje zaračunavanja pristojbin na zračnih poteh se razteza od tal do vključno zgornjega zračnega prostora, brez poseganja v možnost države pogodbenice, da uvede posebno območje za kompleksno terminalno območje po posvetovanju s predstavniki uporabnikov zračnega prostora.

Če se območja zaračunavanja pristojbin na zračnih poteh raztezajo po zračnem prostoru več kot ene države pogodbenice, zadevne države sprejmejo ustrezne dogovore za zagotovitev skladnosti in enotnosti uporabe teh načel v zadevnem zračnem prostoru. O tem obvestijo EUROCONTROL.

- 1.3 Pristojbine na zračnih poteh odražajo stroške, nastale neposredno ali posredno pri zagotavljanju storitev na zračnih poteh, vključno s stroški EUROCONTROLA. Stroški storitev na zračnih poteh se financirajo s sredstvi pristojbin na zračnih poteh, ki veljajo za uporabnike storitev na zračnih poteh, in ne posegajo v financiranje izjem nekaterih uporabnikov storitev teh služb iz drugih virov financiranja v skladu z odstavkom 4.2.

Upoštevajo se vse navigacijske naprave in storitve na zračnih poteh, za katere je pristojna vsaka država pogodbenica na podlagi Regionalnih dogovorov o zračnem prometu ICAO in s tem povezanega Regionalnega načrta zračnega prometa ICAO, ki so osnova za nacionalne načrte. To pomeni, da so lahko zajete samo naprave in storitve, namenjene civilnemu in vojaškemu prometu, ki poteka v skladu s pravili in predpisi ICAO (Splošni zračni promet: GAT). Pogodbenice uporabijo ta načela za vse izvajalce navigacijskih naprav in izvajalce storitev, katerih stroški so zajeti v njihovih stroškovnih bazah.

Ti izvajalci uveljavijo stroške, nastale z storitvami na zračnih poteh v zvezi z napravami in storitvami, predvidenimi in izvedenimi na podlagi ustreznega regionalnega načrta zračnega prometa ICAO v območjih zaračunavanja pristojbin na zračnih poteh, ki so v njihovi pristojnosti. Ti stroški vključujejo upravne režijske stroške, stroške usposabljanja, izobraževanja, preizkusov in preizkušanja, raziskovanja in razvoja, ki so razporejeni med te službe.

Pogodbenice lahko uveljavijo naslednje stroške, če nastanejo v zvezi z storitvami na zračnih poteh:

- (a) stroške, ki jih povzročijo ustrezni nacionalni organi,
- (b) stroške, ki jih povzročijo pooblašene organizacije, na primer organizacije, ki delujejo v imenu teh nacionalnih organov,
- (c) stroške, ki izvirajo iz mednarodnih sporazumov.

Brez poseganja v druge vire financiranja in s ciljem visoke ravni varnosti, stroškovne učinkovitosti in zagotavljanja storitev se lahko pristojbine na zračnih poteh uporabijo za financiranje projektov, namenjenih za pomoč posebnim kategorijam uporabnikov zračnega prostora in/ali izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa, da izboljšajo skupno navigacijsko infrastrukturo, izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa in uporabo zračnega prostora v skladu z veljavno zakonodajo.

- 1.4 Države pogodbenice določijo svojo stroškovno bazo, v kateri upoštevajo stroške sistemov storitev na zračnih poteh, ki so v njihovi pristojnosti. Za izračun cene za enoto storitve za leto "n + 1" je treba predvideti ustrezne prihodnje izkaze uspeha, in sicer: stroški za leto "n + 1" se določijo na podlagi dejanskih stroškov v zadnjem zaključenem finančnem letu (leto "n - 1"), ki so ažurirani glede na dosegljive podatke, predvsem proračunska predvidevanja, ki se nanašajo na leti "n" in "n + 1". Uvesti je treba potrebne ukrepe, da ne bi prišlo do dvojnega štetja storitev.

Vendar se pogodbenice lahko odločijo za postopek, s katerim vnaprej določijo cene za enoto storitve za obdobje treh do petih let. V takšnih primerih morajo predvideti ustrezne stroške in enote storitev za vsako zadevno leto.

V primeru nepričakovanih večjih sprememb prometa ali stroškov se lahko cene za enoto storitve spremenijo med letom.

- 1.5 Da se naprave in storitve lahko upoštevajo pri izračunu, morajo bodisi obratovati bodisi se pričakuje, da bodo začele obratovati do konca leta "n + 1". Naprave in objekti, ki bodo začeli obratovati med letom, bodo upoštevani sorazmerno s trajanjem uporabe.

Začasna ustavitev obratovanja naprave (zaradi okvare ali vzdrževanja) se ne bo upoštevala.

- 1.6 Obračunsko obdobje traja od 1. januarja do 31. decembra.

- 1.7 Države pogodbenice določijo stroškovno bazo za pristojbine v svoji nacionalni valuti ali v eurih. Začasne podatke skupaj z dodatnimi podatki pošljejo Centralnemu uradu za pristojbine na zračnih poteh EUROCONTROLA (CRCO) najkasneje do 1. junija leta "n". Končne podatke, vključno z dodatnimi podatki, morajo posredovati najkasneje do 1. novembra leta "n" v skladu z vzorčnimi poročevalnimi preglednicami v Dodatku II.

Ne glede na obdobje, za katero so določene cene za enoto storitve, morajo stroški in dodatni podatki zajemati obdobje do "n + 5".

- 1.8 CRCO z namenom, da določi skupno valutno osnovo, pretvori predložene zneske stroškovnih baz v eure. Tečaj menjave pri tem je mesečno povprečje zaključnega referenčnega tečaja ("Closing Cross Rate"), ki ga izračuna Reuters in je osnovano na dnevnem nakupnem tečaju različnih nacionalnih valut za euro za mesec april leta "n" na podlagi začasnih podatkov in za mesec september leta "n" na podlagi dokončnih podatkov.

Pogodbenice z visoko stopnjo inflacije lahko pretvorijo svoje nacionalne stroške za leto "n + 1" po stalnih cenah (ki niso prilagojene inflaciji) neposredno v eure na podlagi dejanskega menjalnega tečaja v času izračuna. Takšno prednostno metodo naj bi uporabile vse države pogodbenice z visoko letno inflacijo, ki znaša več kot 15 odstotkov.

Druga možnost je, da država pogodbenica pretvori svoje stroške za leto "n + 1" v eure po veljavnih cenah na podlagi povprečnega menjalnega tečaja, predvidenega za leto "n + 1". V takšnem primeru mora predvideni menjalni tečaj odražati splošno razliko v stopnji inflacije zadevne države in držav članic Ekonomske in monetarne unije (EMU) za leto "n + 1".

V obeh primerih mora končna cena za enoto storitve ostati nespremenjena vse leto "n+1".

1.9 Usklajevalni mehanizem

Ker so cene za leto "n + 1" izračunane na podlagi predvidenih stroškov in prometa za zadevno obdobje, se uporabi usklajevalni mehanizem, s katerim se zagotovi, da so na koncu pokriti le dejanski stroški storitev.

Kadar se cene za enoto storitve določijo vnaprej za obdobje treh do petih let, se uporabi usklajevalni mehanizem, s katerim se zagotovi, da so na koncu pokriti le dejanski stroški storitev.

Usklajevalni mehanizem je podrobno opisan v dodatkih II in III ter v četrtem odstavku spodaj.

1.10 Posvetovanje z uporabniki zračnega prostora

- 1.10.1. Države pogodbenice zagotovijo redna posvetovanja s predstavniki uporabnikov zračnega prostora o politiki zaračunavanja. V ta namen jim zagotovijo potrebne informacije o svojem mehanizmu zaračunavanja iz Dodatka II ter organizirajo učinkovito in posvetovalno razpravo, da predstavijo te informacije in informacije iz odstavka 1.10.2 spodaj v prisotnosti izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, ki jih to zadeva.

Ustrezna dokumentacija, ki ne vključuje informacij zaupne narave, mora biti predstavnikom uporabnikov zračnega prostora in EUROCONTROLU na razpolago tri tedne pred posvetovalno razpravo.

- 1.10.2. Države pogodbenice in/ali izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa organizirajo izmenjavo informacij o stroškovnih bazah, načrtovanih naložbah in pričakovanem prometu s predstavniki uporabnikov zračnega prostora, če ti tako želijo. Nato svoje stroške, ki jih uveljavljajo v skladu z odstavkom 1.3, na pregleden način posredujejo predstavnikom uporabnikov zračnega prostora in EUROCONTROLU.

Zgoraj navedene informacije, ki niso zaupne narave, temeljijo na poročevalnih preglednicah in podrobnih pravilih, določenih v Dodatku II (Poročevalna preglednica 1 in dodatni podatki).

- 1.10.3. Razširjeni odbor za pristojbine na zračnih poteh se posvetuje s predstavniki uporabnikov zračnega prostora zlasti glede preliminarne in končne ocen stroškovne baze za leto "n + 1" in o kakršni koli spremembi načel za ugotavljanje stroškovne baze EUROCONTROLE.

Posvetovanja o preliminarne ocenah in končnih podatkih bodo potekala približno tri tedne po datumih, ki so navedeni v odstavku 1.7.

Takšni podatki bodo uporabnikom zračnega prostora na razpolago tri tedne pred datumi, ki so določeni za posvetovanja.

1.11 Spodbujevalne sheme, vključno z neodvisnimi ekonomskimi predpisi

- 1.11.1 Države pogodbenice lahko uvedejo ali odobrijo spodbujevalne sheme, sestavljene iz finančnih ugodnosti ali neugodnosti na nediskriminatorni in pregledni osnovi za podporo izboljšanja storitev na zračnih poteh, ki se odražajo v različnem izračunavanju pristojbin, kot je to

določeno v nadaljevanju. Te spodbude se lahko uporabijo za izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa in/ali uporabnike zračnega prostora.

Če se država pogodbenica odloči uporabiti spodbujevalno shemo za izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, določi vnaprej, na podlagi posvetovanj iz odstavka 1.10.1, pogoje za določitev najvišje ravni cene za enoto storitve ali povračila za vsako leto v obdobju največ pet let. Ti pogoji se določijo s sklicevanjem na predvideno raven stroškov (vključno s stroški kapitala) v zadevnem obdobju in lahko določijo tudi finančne prilagoditve (nad pričakovanimi stroški in pod njimi), ki temeljijo na posebnih vidikih poslovanja izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, ki lahko vključujejo: učinkovitost, kakovost storitve, izvedbo določenih projektov, mejnike ali pristojnosti ali raven sodelovanja z drugimi izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, upoštevajoč učinke mrežnega sodelovanja.

Če se država pogodbenica odloči uporabiti spodbujevalno shemo za uporabnike zračnega prostora, vključno z nočnimi modulacijami, prilagodi, na podlagi posvetovanja iz odstavka 1.10.1, njihove pristojbine, da se izrazijo prizadevanja teh uporabnikov za izboljšanje uporabe navigacijskih služb zračnega prometa, znižanje skupnih stroškov teh storitev in povečanje učinkovitosti, zlasti z znižanjem stroškov letalske opreme, ki povečuje zmogljivost, ali za kompenziranje neprijetnosti zaradi izbire manj obremenjenih zračnih poti.

Te spodbujevalne sheme se omejijo časovno, z obsegom in zneskom. Ocenjeni prihranki, nastali zaradi izboljšane učinkovitosti poslovanja, morajo nadomestiti vsaj stroške spodbud v razumnem časovnem okviru. Shema se redno preverja skupaj s predstavniki uporabnikov zračnega prostora.

Države pogodbenice, ki so uvedle ali odobrile spodbujevalne sheme, spremljajo, ali izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa ustrezno izvajajo te spodbujevalne sheme.

1.11.2 V skladu z odstavkom 1.11.1 zgoraj in ne glede na druge določbe teh načel, v skladu s katerimi:

- storitve na zračnih poteh v pristojnosti države pogodbenice izvaja organ ("izvajalec storitev"), za katerega veljajo neodvisni ekonomskimi predpisi, in
- je namen teh predpisov med drugim s pomočjo mehanizma zaračunavanja spodbuditi uspešno in učinkovito izvajanje storitev ob najnižjih možnih stroških,

se država lahko odloči, da ne bo izvajala zgornjega odstavka 1.4 in usklajevalnega mehanizma iz odstavka 1.9 zgoraj, ki je opisan v 4. poglavju in v Dodatku III. V takšnem primeru veljajo naslednje določbe:

- (i) nadzorni organ¹ mora občasno pregledati predvidene cene in za prihodnje obdobje, ki ni daljše od petih let, določiti pogoje, na podlagi katerih bo mogoče določiti najvišjo nacionalno ceno za enoto storitve za vsako leto obdobja poročanja;
- (ii) predlagana cena za enoto storitve se izračuna letno v skladu s pogoji, navedenimi v točki (i) zgoraj, in predloži Razširjeni komisiji v skladu s točko (iii) odstavka 1.11.3;
- (iii) v izjemnih okoliščinah lahko nadzorni organ začasno uvede prilagojene pogoje, ki zavezujejo izvajalca storitev.

1.11.3 Vse države pogodbenice, ki želijo sprejeti neodvisne ekonomske predpise skladno z določbami iz odstavka 1.11.2, morajo to storiti v skladu z temi načeli in pri tem v celoti upoštevati smernice v Dodatku VII. Pri tem veljajo naslednji pogoji:

¹ Nadzorni organ je opredeljen kot posameznik ali organ, ki mu pogodbenica zaupa upravljanje sistema ekonomskih predpisov, oblikovanih v skladu z temi načeli.

- (i) države pogodbenice se morajo pred uvedbo novega sistema posvetovati z uporabniki zračnega prostora, nacionalnim izvajalcem storitev in EUROCONTROLOM glede ciljev, postopkov in časovnega razporeda predlaganega sistema in upoštevati izražena stališča;
- (ii) pred začetkom vsakega obdobja poročanja ali v primeru, ko nadzorni organ želi uvesti začasne, prilagojene pogoje v skladu s točko (iii) odstavka 1.11.2, mora država pogodbenica:
 - (a) zagotoviti, da so uporabnikom zračnega prostora na razpolago ustrezne informacije, določene v Dodatku VII, ki jim omogočijo sodelovanje na posvetovanjih,
 - (b) zagotoviti ustrezna in smiselna posvetovanja med nadzornim organom, izvajalcem storitev in uporabniki zračnega prostora, na katerih določijo trdne in upravičene napovedi ter načela, ki bodo veljala pri določanju regulativnih pogojev za določanje najvišje cene za enoto storitve;
 - (c) seznanimi Razširjeni odbor z omenjenimi napovedmi in:
 - z napovedmi stroškov, ki jih nadzorni organ upošteva za obdobje poročanja na podlagi vzorcev poročevalnih preglednic v Dodatku II,
 - s pogoji, ki jih določi nadzorni organ, in z najvišjo ceno za enoto storitve, ki izhaja iz teh pogojev.
- (iii) V vsakem obdobju poročanja država pogodbenica vsako leto:
 - objavi svoje predvidene in dejanske stroške s pomočjo vzorčnih poročevalnih preglednic iz Dodatka II v skladu s skupnimi postopki, navedenimi v odstavku 1.7; in
 - pridobi soglasje Razširjene komisije v zvezi s predlagano ceno za enoto storitve.
- (iv) Države morajo predvideti ustrezen pritožbeni mehanizem, ki bo v skladu z nacionalnimi zakonskimi predpisi.

1.11.4 Da bi spodbudili učinkovite in uspešne storitve ob najnižjih možnih stroških, se po analogiji in pod pogojem, da so bile narejene vse potrebne spremembe, uporabljajo določbe v točkah (i), (ii) in (iii) iz odstavka 1.11.2 ter v točkah (i), (ii), (iii) in (iv) iz odstavka 1.11.3. za tiste pogodbenice, ki so se odločile za vnaprejšnje določanje cene za enoto storitve za obdobje treh do petih let, v katerih izvajalca storitev ne zavezujejo neodvisni ekonomski predpisi.

2. RAČUNOVODSKA NAČELA – SPLOŠNO

- 2.1 Države pogodbenice zagotovijo, da izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa ne glede na sistem lastništva ali pravno obliko pripravijo, predložijo v presojo in objavijo svoja finančna poročila. Ta poročila morajo biti skladna z mednarodnimi računovodskimi standardi. Kadar zaradi pravnega statusa izvajalca storitev popolna skladnost z mednarodnimi računovodskimi standardi ni mogoča, država pogodbenica zagotovi, da izvajalec doseže skladnost v največji mogoči meri.

V vsakem primeru države pogodbenice zagotovijo, da izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa objavijo letna poročila in opravijo redne neodvisne presoje.

Države pogodbenice zagotovijo, da izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa pri izvajanju svežnja storitev v svojih notranjih računovodskih izkazih opredelijo ustrezne stroške in prihodke za svoje storitve, jih razčlenijo v skladu z temi načeli, in kjer to ustreza, vodijo konsolidirane računovodske izkaze za druge storitve, ki niso povezane storitvami na zračnih poteh, kot bi to morale storiti, če bi omenjene storitve izvajala ločena podjetja.

Države pogodbenice določijo pristojne organe, ki imajo pravico dostopa do računovodskih izkazov izvajalcev, ki opravljajo storitve na zračnih poteh znotraj zračnega prostora v njihovi pristojnosti.

- 2.2 Stroški upravičenih storitev, naprav in dejavnosti iz odstavka 1.3 se uveljavijo na način, ki je v skladu z računovodskimi izkazi iz odstavka 2.1 zgoraj za obdobje med 1. januarjem in 31. decembrom. Vendar se enkratni učinki, ki izvirajo iz uvedbe mednarodnih računovodskih standardov, lahko porazdelijo na obdobje največ 15 let.

Ti stroški se razčlenijo v stroške za zaposlene, druge stroške poslovanja, amortizacijske stroške, stroške kapitala in izredne stroške, vključno s plačanimi nepovratnimi davki in carinami, in vse druge s tem povezane stroške.

Stroški za zaposlene vključujejo bruto osebne prejemke, plačila za nadure, prispevke delodajalcev za socialno varnost in pokojninsko zavarovanje ter druge prejemke.

Drugi stroški poslovanja vključujejo stroške, nastale z nabavo blaga in storitev za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa. Vključujejo zlasti zunanje storitve, kot je komunikacija, zunanje osebje, na primer svetovalce, material, energijo, javne gospodarske službe, najem stavb, opremo in naprave, vzdrževanje, stroške zavarovanja, potne stroške. Če izvajalec službe zračnega prometa (ATS) kupi druge storitve na zračnih poteh, navigacijske službe zračnega prometa vključijo dejanski izdatek za navedene službe v svoje druge stroške poslovanja.

Amortizacijski stroški se nanašajo na skupna osnovna sredstva, ki se uporabljajo za namene storitev na zračnih poteh. Osnovna sredstva se amortizirajo, v skladu z njihovo pričakovano obratovalno dobo, z uporabo metode enakomernega časovnega amortiziranja za nabavno ceno sredstev, ki se amortizirajo. Če so sredstva v lasti izvajalca navigacijske službe zračnega prometa, ki je predmet spodbujevalnega mehanizma iz odstavka 1.11.1, se lahko za izračun amortizacije uporabi sedanja cena namesto nabavne. Metoda je enaka ves čas trajanja amortizacije.

Stroški kapitala so enaki zmnožku:

- (i) vsote povprečne čiste knjigovodske vrednosti osnovnih sredstev, ki jih uporablja izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa in ki obratujejo ali so v pripravi, in povprečne vrednosti čistih obratnih sredstev, ki so potrebna za izvajanje storitev na zračnih poteh, in
- (ii) ponderiranega povprečja obrestne mere za obveznosti in prihodka iz kapitala.

Izredni stroški so enkratni stroški v zvezi z izvajanjem storitev na zračnih poteh, ki so nastale med letom.

Za namene pododstavka (ii) ponderirani faktorji temeljijo na deležu financiranja z obveznostmi ali kapitalom. Obrestna mera za obveznosti je enaka povprečni obrestni meri za obveznosti izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa. Prihodek iz kapitala vključuje finančno tveganje izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa, pri čemer je vodilo cena državnih obveznic. Če je izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa deležen spodbujevalnega mehanizma iz odstavka 1.11.1, se lahko doda dodatna premija, s čimer se ustrezno upošteva posebno finančno tveganje, ki ga ocenjuje izvajalec.

Če sredstva niso v lasti izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa, temveč so vključena v izračun stroškov kapitala, države pogodbenice zagotovijo, da stroški teh sredstev niso povrnjeni dvakrat.

- 2.3 Stroški upravičenih storitev, naprav in dejavnosti v smislu odstavka 1.3 se razporedijo na pregleden način med območja zaračunavanja pristojbin na zračnih poteh, v zvezi s katerimi so dejansko nastali.

Če nastanejo stroški v različnih območjih zaračunavanja pristojbin na zračnih poteh, se razporedijo sorazmerno na podlagi pregledne metodologije, kot določa odstavek 1.10.2.

Stroški storitev na zračnih poteh se nanašajo na stroške, navedene zgoraj, pri čemer so izključeni stroški storitev v terminalih, ki se nanašajo na:

- (a) letališko kontrolo zračnega prometa, letališke letalske informacijske službe, vključno z letalskimi svetovalnimi službami, in službe za alarmiranje,
- (b) službe zračnega prometa, namenjene priletom in odhodom zrakoplova znotraj določene oddaljenosti letališča na podlagi operativnih zahtev,
- (c) ustrezno razporeditev vseh drugih komponent navigacijskih služb zračnega prometa, ki odraža sorazmerno razdelitev med storitve na zračnih poteh in storitve v terminalih.

Če se podelijo oprostitve VFR-letom v skladu odstavkom 4.2, izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa ločeno prikaže stroške storitev na zračnih poteh, zagotovljene VFR-letom, in stroške za IFR-lete. Ti stroški se lahko določijo s pomočjo metodologije spremenljivih stroškov ob upoštevanju ugodnosti za IFR-lete, ki izvirajo iz storitev, podeljenih VFR-letom.

Razdelitev stroškov med storitve na zračnih poteh in storitve v terminalih poteka na statistični podlagi. Stroški za naprave in storitve, ki služijo tako med preletom kot v terminalih, se dodelijo na podlagi enega ali več naslednjih meril, kar pač ustreza:

- a. v sorazmerju s številom namenjenih kontrolorskih mest,
- b. v sorazmerju s številom namenjenih sektorjev,
- c. v sorazmerju s številom letov,
- d. v sorazmerju s predvidenim časom uporabe opreme,
- e. v sorazmerju s številom zaposlenih,
- f. v sorazmerju s površino prostorov,
- g. v sorazmerju s številom radijskih kanalov,
- h. v sorazmerju s povprečno preleteno razdaljo ali porabljenih časom,
- i. v skladu z organizacijsko sestavo zagotavljanja služb zračnega prometa (ATS).

3. DODATNI PODATKI O STROŠKIH, ZAJETIH V STROŠKOVNO BAZO

3.1 Investicijski stroški

Investicijski stroški, ki bodo vključeni v stroškovno bazo, zajemajo amortizacijo osnovnih sredstev (opredmetena in neopredmetena stalna sredstva) in stroške kapitala.

- 3.1.1 Osnovna sredstva zajemajo opremo in poslopja, vključno z zadevnimi ureditvenimi deli, zemljišči, osnovno programsko opremo, in kjer je to potrebno, uporabniško programsko opremo.

Investicijski stroški zajemajo davke in/ali carinske dajatve, kjer to pride v poštev.

- 3.1.2 Odstotki, ki se obračunavajo pri izračunu amortizacije investicijskih stroškov, se določijo glede na predvideno uporabno dobo sredstva in ustrezne standarde IAS/IFRS. Običajno je to:

- a. od 20 do 40 let za poslopja v svobodni lasti, vključno z ureditvenimi deli,
- b. za trajanje najema v primeru najetih stavb,
- c. od 10 do 15 let za pohištvo in napeljavo,
- d. od 4 do 10 let za motorna vozila,
- e. od 7 do 15 let za elektronsko opremo (vključno s telekomunikacijsko opremo),
- f. med 7 in 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 to pride v poštev, za uporabniško programsko opremo,
- i. med 10 in 20 let za zrakoplove.

Ko postane očitno, da je obratovalna doba sredstva amortizirana prej, kot je bilo to predvideno v osnovni amortizacijski shemi, se uporabi ena od naslednjih dveh metod:

- neto knjižna vrednost sredstva se lahko odpišejo v preostalih letih revidirane obratovalne dobe,
- točna vsota preostale vrednosti, zmanjšana za vsoto, za katero je bilo sredstvo prodano, je lahko v finančnem letu, ko se to zgodi, v celoti dodana amortizaciji za zadevno finančno leto.

Zemljišča niso amortizirana.

Mogoče bodo morale države, ki se soočajo z visoko stopnjo inflacije, uporabiti druge metode za izračun amortizacije. Vsaka taka metoda mora potekati na podlagi splošno sprejetih računovodskih načel. Po eni od metod, ki jo je mogoče uporabiti, se pri izračunu letne amortizacije neamortizirani delež začetne knjigovodske vrednosti zadevne dobrine poveča za odstotek, ki je osnovan na uradni stopnji inflacije ali ki se odraža v spremembi menjalnega tečaja glede na euro.

V takem primeru so stroški kapitala predstavljeni z “neto” stopnjo, ki vključuje le stopnjo inflacije v izbrani konvertibilni valuti. Če bi na primer kot konvertibilno valuto izbrali euro, je treba uporabiti tudi obrestno mero eura.

Pri drugi metodi se stroški določijo neposredno v eurih in za euro se uporabijo tudi ustrezni stroški kapitala.

- 3.1.3 Stroški kapitala so razdeljeni v dve osnovni kategoriji. V prvo spadajo obresti, ki se plačajo dajalcem kreditnega kapitala (v nasprotju s trajnim kapitalom), ki je namenjen za različne finančne operacije, običajno za pridobitev ali dobavo dobrin. V drugo kategorijo spadajo zadevni stroški kapitala, ki se nanašajo na trajni kapital. Stroške kapitala, ki se nanašajo na trajni kapital, odobri država pogodbenica (ali kateri drug državni organ, ki ureja ekonomske odnose). Pri tem upošteva nizek finančni riziko, ki ga predstavlja zagotavljanje storitev na zračnih poteh. V obeh primerih se lahko vzamejo kot vodilo cena državnih obveznic ali obrestne mere, ki so v veljavi na finančnih trgih za podjetja, ki predstavljajo relativno nizek finančni riziko.

Primer je naveden v Dodatku I.

- 3.1.4 Izračun stroškov kapitala se izvaja letno, in sicer glede na kapital, ki se v organizaciji uporablja. Vloženi kapital se določi na podlagi definicij, ki so navedene v “Priročniku za ekonomijo storitev navigacijskih služb zračnega prometa”, ICAO (ICAO Dok. 9161/3, odstavki 4.38 in naslednji).

Definicija vloženega kapitala je v Dodatku V.

- 3.1.5 Ocenjuje se, da so oprema ali poslopja, ki so še v uporabi po preteku zgoraj navedenih rokov za amortizacijo, polno amortizirani. Zanje se ne upoštevajo nobena amortizacija ali stroški kapitala.

Če pride do večjih sprememb na opremi ali poslopih, ki so že amortizirani ali so v postopku amortizacije, so stroški kapitala, ki so potrebni za te spremembe, amortizirani v skladu z istimi pravili.

Iztržek likvidacije dobrin je kreditiran na podlagi stroškovne baze. V izrednih razmerah se lahko, po predhodnem posvetovanju z uporabniki zračnega prostora, iztržek porazdeli na obdobje nekaj let.

3.2 Stroški poslovanja

Bruto stroški poslovanja se upoštevajo po odbitku dohodkov, ki ne vključujejo nepovratnih davkov.

Stroške poslovanja sestavljajo:

- a. dejanski stroški najema zemeljskih povezav (razen opreme v terminalih, ki se upoštevata v investicijskih stroških),
- b. stroški najema zemljišč, poslopij in druge infrastrukture, vključno z davki in drugimi pristojbinami, kjer to pride v poštev,
- c. dejanski stroški javnih storitev, vključno z vodo, gretjem in dobavo energije,
- d. dejanski stroški najema letalskega stacionarnega telekomunikacijskega omrežja (AFTN), zmanjšani za odstotek najema linij med kontrolnimi ali komunikacijskimi centri in letališči: glej odstavek 3.4 (stroški opreme v terminalih ATC-centrov morajo biti vključeni v investicijske stroške),
- e. popravila in vzdrževanje, razen internih stroškov za zaposlene, vendar vključno z nekapitalizirano opremo, na primer rezervnimi deli ali drugimi artikli nižje vrednosti,
- f. skupni stroški poslovanja drugih obratovalnih objektov in objektov tehnične pomoči, vključno z administracijsko in pravno podporo ter posvetovalnimi storitvami in presojami,
- g. strošek uporabniške programske opreme, razen v primeru, ko ta šteje kot investicija.

3.3 Stroški za zaposlene

Stroški za zaposlene obsegajo dejanske stroške osebja, vključno z osebjem v centralnih službah, stažisti, nadzorniki in osebjem, ki nudi tehnično pomoč, in z osebjem za vzdrževanje. Stroški ne pokrivajo samo plač, ampak tudi stroške za pokojnine (na primer vplačila v pokojninski sklad s strani osebja, ki še aktivno dela) in stroške zavarovanja itd.

3.4 Stroški vodenja zračnega prometa (ATM)

ATM se deli na službe zračnega prometa (ATS), na vodenje pretoka zračnega prometa (AFTM) in upravljanje zračnega prostora (ASM). ATS je glavni sestavni del ATM.

Stroški ATS so definirani kot stroški služb zračnega prometa, namenjenih za zrakoplove med preletom.

Kjer stroškov uporabe objektov ATS ni mogoče statistično razdeliti na stroške navigacijskih služb zračnega prometa, ki zagotavljajo storitve na zračnih poteh, in storitve v terminalih, se omenjeni objekti razvrstijo na naslednji način:

- objekti, ki so večinoma namenjeni storitvam na zračnih poteh (75 % zadevnih stroškov, dodeljenih navigacijskim službam zračnega prometa),
- objekti, ki se v skoraj enaki meri uporabljajo tako za storitve na zračnih poteh kot za storitve v terminalih (50 % zadevnih stroškov, dodeljenih navigacijskim službam zračnega prometa),
- objekti, ki jih večinoma uporabljajo za storitve v terminalih (25 % zadevnih stroškov, dodeljenih navigacijskim službam zračnega prometa).

Kjer namena uporabe objektov ATS ni mogoče določiti neposredno (na primer, ali so bili uporabljeni za civilne ali vojaške namene), je treba civilnim uporabnikom zaračunati le stroške, ki so jim nesporno dodeljeni.

3.5 Stroški komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih služb (CNS)

Med stroške CNS bodo vključeni stroški komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih naprav in služb, vključno s sistemi za globalno satelitsko navigacijo (GNSS, glej Dodatek IV), takoj ko bo to izvedljivo.

V primeru povezave med dvema centroma, ki opravljata storitve med preletom, kjer stroškov ni mogoče točno dodeliti, se za komunikacije med dvema postajama celotni stroški zaračunajo navigacijskim službam zračnega prometa ali telekomunikacijskim centrom. V primeru povezave med centrom območne kontrole in letališkim kontrolnim centrom ali centrom kontrole prileta pa so zaračunani stroški samo polovični.

3.6 Stroški osnovnega usposabljanja in izpopolnjevanja*

V stroške za osnovno usposabljanje in izpopolnjevanje so vključeni stroški šolanja v šolah za zračni promet in stroški za izpopolnjevanje osebja za vzdrževanje in operativnega osebja, vključno s stroški nastanitve in drugih storitev.

3.7 Stroški za izobraževanje, teste in preizkuse*

Stroški, ki so zajeti v tej kategoriji, so dejanski letni stroški za zaposlene, opremo in poslopja, ki se uporabljajo za izobraževanje, teste in preizkuse v povezavi s navigacijskimi službami zračnega prometa. V to kategorijo so vključeni tudi predobratovalni stroški uporabniške programske opreme. Izključeni naj bi bili stroški študij, ki imajo naravo osnovnih raziskav.

3.8 Upravni stroški*

- 3.8.1 Upravni stroški so dejanski stroški za administrativno osebje in naprave. Vendar mora obstajati jasna povezava med temi stroški, ki so zaračunani uporabnikom zračnega prostora, in konceptom storitev s strani tako obratovalnega osebja kot osebja za tehnično podporo.

V upravne stroške so vključeni tudi stroški v zvezi z zbiranjem in prenosom podatkov o prometu.

- 3.8.2 Ti stroški bodo izračunani glede na delež, ki ga imajo službe administrativne podpore v celotnem sklopu aktivnosti, ki so povezane z storitvami na zračnih poteh.

- 3.8.3 V upravne stroške so vključene tudi zavarovalniške premije, če te predstavljajo dejanske stroške za države pogodbenice.

3.9 Stroški letalske informacijske služb (AIS)

Stroške AIS se lahko bodisi zaračunajo za storitve na zračnih poteh ali pa se razdelijo med storitve na zračnih poteh in druge storitve, v tem primeru v skladu z nacionalno prakso.

3.10 Stroški meteoroloških služb (MET)

- 3.10.1 Države morajo okrepiti sodelovanje med državnimi organi, ki jih to zadeva (upravami za civilno letalstvo in organi za meteorologijo – če so ti različni), in zadevnimi službami, ki zagotavljajo storitve (službo, ki zagotavlja letalske meteorološke storitve, in službo, ki izvaja navigacijske službe zračnega prometa – kadar so te različne), da zagotovijo upravičenost in pravilno določijo meteorološke stroške, zaračunane uporabnikom zračnega prostora.

* Pri pošiljanju poročevalne preglednice št. 1 iz Dodatka 2 ni treba opredeliti stroškov, ki so navedeni v odstavkih 3.6, 3.7 in 3.8 zgoraj. Vključiti jih je treba med stroške ustreznih služb.

- 3.10.2 Države pogodbenice zagotovijo, da služba, ki zagotavlja letalske meteorološke storitve, pripravi obsežen popis objektov, naprav, služb (neposrednih in temeljnih) in letalskih meteoroloških proizvodov ter funkcij, ki so nujni izključno za izpolnjevanje letalskih zahtev. Poleg tega je treba popis dopolniti z ustreznim sklicevanjem tako na anekse ICAO (zlasti Aneks 3), Postopke navigacijskih služb zračnega prometa in Evropski načrt zračne navigacije kakor tudi na s tem povezano nacionalno zakonodajo.
- 3.10.3 Informacije je treba posredovati uporabnikom civilnega zračnega prostora na proizvodni/funkcijski ravni. Države pogodbenice morajo oblikovati transparentne sisteme stroškovnega knjigovodstva, kakor hitro je to mogoče. Po uvedbi takšnih sistemov stroškovnega knjigovodstva države poskrbijo, da bo ustreznim predstavnikom uporabnikov civilnega zračnega prostora na voljo podrobna dokumentacija (predvsem popis inventarja).
- 3.10.4 Razčlenitev meteoroloških stroškov na "kategorije vložkov" (stroški za zaposlene, stroški obratovanja, amortizacija, obresti, drugo) se objavi na večstranski ravni kot priloga k obstoječim EUROCONTROLOVIM poročevalnim preglednicam.
- 3.11 Stroški službe za iskanje in reševanje zrakoplovov (SAR)

V tej kategoriji so zajeti stroški služb za iskanje in reševanje, ki jih civilnemu letalstvu zagotavlja katera koli stalna ustanova ali osebje, ki skrbi za zagotavljanje takšnih storitev.

V okvir služb, ki zagotavljajo reševalne storitve, sodijo centri za koordinacijo reševanja (RCC), pomožni reševalni centri (RSC), če obstajajo, zrakoplovi dolgega, srednjega ali kratkega dosega (vključno s helikopterji in letali s posebno dolgim in izredno dolgim dosegom), reševalni čolni in ladje, gorske reševalne enote in vse druge enote, sile ali službe, ki so v prvi vrsti ali izključno namenjene za iskanje ali reševanje s pomočjo letal, kadar je to potrebno, oziroma so za takšne naloge usposobljene.

V zvezi s tovrstnimi storitvami veljajo naslednja načela:

- obračunati se smejo samo letalski objekti in storitve, ki so vključeni v Regionalni načrt zračnega prometa ICAO,
- stroški, ki so zaračunani civilnemu letalstvu in necivilnim letalskim uporabnikom (vojaška, poljedelstvo, kopenski in pomorski promet, turizem, itd.), imajo prednost pred stroški, izterjanimi civilnemu letalstvu,
- stroške je treba uveljaviti na način, ki ne dopušča možnosti, da bi uporabnike zračnega prostora bremenili za stroške, ki jim niso nesporno dodeljeni,
- te operacije je treba izvajati s potrebno natančnostjo in transparentnostjo, uporabnikom pa je treba zagotoviti ustrezne informacije zlasti v zvezi s stroški zagotovljenih naprav in storitev.

3.12 Stroški EUROCONTROLA

- 3.12.1 Stroški EUROCONTROLA se uveljavijo na podlagi teh načel. Stroški se določijo na podlagi letnega finančnega poročila Agencije, ki bo predloženo stalni Komisiji v odobritev. Pri tem se uporablja enaka metoda, kot je omenjena v odstavku 1.5 teh načel.
- 3.12.2 Različne kategorije stroškov EUROCONTROLA se razdelijo med države pogodbenice na naslednji način:
- a. stroški poslovanja glavnega sedeža, ki vključujejo tudi Glavni urad za upravljanje pretoka zračnega prometa, Eksperimentalni center Brétigny in luksemburški Inštitut za storitve zračne navigacije, se razdelijo med države pogodbenice v skladu z metodo, ki se uporablja za izračun prispevkov v proračun Agencije (glej 19. člen Statuta Agencije);

- b. stroški poslovanja Kontrolnega centra v Maastrichtu se dodelijo tistim zračnim prostorom, v katerih naprave zagotavljajo storitve v skladu s ključem porazdelitve, ki so ga potrdile vpletene države;
- c. investicijski stroški EUROCONTROLA 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 z Glavnim uradom za upravljanje pretoka zračnega prometa, Eksperimentalnim centrom in Inštitutom za zračno navigacijo,
 - bodisi v skladu s pravilom regionalizacije (kar pomeni, da se stroški dodelijo tistemu zračnemu prostoru, za katerega so bile uporabljene naprave), v zvezi z amortizacijo naprav in objektov, ki izvajajo storitve na zračnih poteh (na primer Kontrolni center v Maastrichtu).

Obresti, ki jih bo Agencija imela na svojih računih, se odštejejo od stroškov EUROCONTROLA, preden se ti stroški razdelijo med države pogodbenice.

- 3.12.3 Delež držav pogodbenic v stroških EUROCONTROLA se doda njihovim nacionalnim stroškom, da bi lahko naknadno izračunali nacionalne cene za enoto storitve.

4. IZRAČUN CENE ZA ENOTO STORITVE

Nacionalna cena za enoto storitve se izračuna:

- bodisi tako, da se predvideno skupno število enot storitve za zadevno leto razdeli na stroškovno bazo, predvideno za to leto,
- ali tako, da se predvideno število zaračunljivih enot storitve za zadevno leto razdeli na predvideno stroškovno bazo, od katere se odšteje vsota za leta, ki so oproščeni plačila pristojbin.

Nezadostno kritje stroškov, ki je posledica tega, da so nekateri leti oproščeni plačila pristojbin na zračnih poteh, se ne pokriva z bremenitvijo drugih uporabnikov.

Nacionalna cena za enoto storitve se določi v skladu z Dodatkom III.

4.1 Finančni rezultati leta "n – 1"

4.1.1 Dohodki/prihodki

Prihodki ustrezajo saldu ob koncu finančnega leta na bančnem računu prihodkov in bodo neposredno uporabljeni za izračun usklajevalnega mehanizma (Dodatek III). Ti prihodki v glavnem ustrezajo poletom med letom "n – 1", ki so povzročili obveznost plačila.

4.1.2 Saldo

Premajhno povračilo ali presežek pri izterjavi stroškov kot rezultat razlike med prihodki/dohodki in stroški se prenese in vključi v stroškovno bazo za leto "n + 1" ali v obdobje do šest let (za leta "n" do "n + 5") ter vključi v ustrezne stroškovne baze. Za prenesene zneske veljajo ustrezni stroški kapitala. Zneski, preneseni v določeno leto, se pretvorijo v eure po menjalnem tečaju, ki velja za druge stroške za zadevno leto. Pogodbenice, ki želijo izkoristiti možnost prenosa primanjkljaja ali presežka pri izterjavi stroškov v obdobje, daljše od "n + 1", morajo Razširjenemu Odboru za pristojbine na zračnih poteh poslati pisno obvestilo z ustrezno utemeljitvijo.

Pogodbenice, ki se odločijo, da bodo nacionalno ceno za enoto storitve določile v skladu z odstavki 1.4 in 1.9, prenesejo v naslednje obdobje skupni primanjkljaj/presežek pri izterjavi

stroškov kot rezultat razlike med dejanskimi stroški in prihodki, ki pred tem še niso bili preneseni.

4.2 Leti, ki so oproščeni plačila

Stroški, povezani z leti, ki so oproščeni plačila pristojbin, se izračunajo na osnovi storitvenih enot, ki jih povzročijo, kot je to določeno v Pogojih za uporabo sistema pristojbin na zračnih poteh in plačilnih pogojih.

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

- a. neposredni odbitek dejanskih stroškov letov, oproščenih plačila, ki so določeni v odstavku 2.3,
- b. izvede se odbitek za lete, ki se končajo na letališču, s katerega je zrakoplov vzletel. Vsota, ki bo odbita, ali število storitvenih enot, ki bodo upoštevane, je stvar presoje zadevne države.

Države pogodbenice zagotovijo povrnitev stroškov navigacijskim službam zračnega prometa za izvajanje pristojbine na zračnih poteh za lete, ki so sicer oproščeni plačila.

4.3 Določitev enot storitev

Centralni urad za pristojbine na zračnih poteh (CRCO) določi, kjer je to mogoče, enote storitve in proporcionalne vrednosti v zvezi z leti, oproščenimi plačila, z namenom, da se uveljavi primerno znižanje stroškovne baze. Izvedel bo tudi vse s tem povezane izračune. V ta namen bodo države pogodbenice CRCO-ju posredovale vse potrebne podatke. Podatki o letih, oproščenih plačila, ki jih je treba upoštevati v izračunih, so sestavni del standardnih podatkov o prometu, ki so redno posredovani CRCO-ju. Predvidevanja glede enot storitev so sicer v pristojnosti držav pogodbenic, vendar pa jih lahko izvedejo tudi CRCO ali države, ki jih to zadeva.

5. IZRAČUN REGIONALNE UPRAVNE CENE ZA ENOTO STORITVE

Regionalna upravna cena za enoto storitve predstavlja povračilo za stroške EUROCONTROLA pri upravljanju sistema pristojbine na zračnih poteh. Stopnja se določi v skladu z naslednjimi pravili:

5.1 Stroškovna baza za leto "n + 1" se določi na podlagi naslednjih kategorij stroškov:

- a. neposredni stroški poslovanja CRCO za leto "n + 1", ocenjeni glede na proračun Agencije,
- b. investicijski stroški iz naslova upravljanja CRCO, ki so vključeni v stroškovno bazo za leto "n + 1" in ki so ocenjeni glede na proračun Agencije,
- c. posredni stroški CRCO, predvideni za leto "n + 1",
- d. stroški v zvezi z notranjim presojevalcem, ocenjeni glede na proračun Agencije za leto "n + 1",
- e. saldo upravnega računa CRCO za leto "n - 1" in saldo za leto "n - 3", prenesen na leto "n - 1".

5.2 Regionalna upravna cena za enoto storitve se izračuna tako, da se osnova za stroške za leto "n + 1" deli s skupnim številom enot storitev, predvidenih za leto "n + 1" za področje zaračunavanja pristojbin na zračnih poteh.

- 5.3 Regionalna upravna cena za enoto storitve se prišteje k ceni enote storitve, ki velja v območju zaračunavanja pristojbin na zračnih poteh.

6. SPREMLJANJE SKLADNOSTI

6.1 Pritožba

Države pogodbenice zagotovijo, da so odločitve, sprejete na podlagi teh načel, ustrezno obrazložene in so predmet učinkovitega preverjanja in/ali pritožbenega postopka, ki je določen v odstavku 6.2 spodaj.

6.2 Pregled pristojbin

Razširjeni odbor zagotovi preverjanje skladnosti z temi načeli.

Država pogodbenica ali predstavnik uporabnikov zračnega prostora lahko izrazi zaskrbljenost glede domnevnega neskladja ali neuporabe teh načel s strani države pogodbenice ali enega od izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa v tej državi.

Razširjeni odbor sestavi ustrezen poslovnik za organizacijo sistema za spremljanje skladnosti.

7. IZVRŠILNI UKREPI

Države pogodbenice zagotovijo uporabo učinkovitih izvršilnih ukrepov. Ti ukrepi lahko vključujejo odpoved storitev, zadržanje zrakoplova ali druge izvršilne ukrepe v skladu z veljavno zakonodajo.

8. ZAČETEK VELJAVNOSTI

Ta načela začnejo veljati potem, ko jih potrdi Razširjena komisija.

Ta izdaja teh načel nadomesti Dok. št. 04.60.01 z dne 1. novembra 2004.

DODATEK I: PRIMER IZRAČUNA STROŠKOV KAPITALA

	1	2	3	4	5	6
	Glavnica v eurih	Delež skupnega dolga v %	Delež skupnega kapitala v %	Dejanske obresti v %	Ponderirane obresti (2 x 4)	Ponderirani stroški kapitala (3 x 5)
Posojilo/Obveznica "A"	300	43,0		6,4	2,75	
Posojilo/Obveznica "B"	200	28,5		6,2	1,77	
Posojilo/Obveznica "C"	<u>200</u>	<u>28,5</u>		<u>7,0</u>	<u>2,00</u>	
Vmesni znesek	700	100,0	70,0		6,50	4,6
Trajni kapital	<u>300</u>		30,0	<u>8,0</u>	<u>8,00</u>	<u>2,4</u>
Skupne obresti na obveznosti in trajni kapital	<u>1000</u>		<u>100,0</u>			<u>7,0</u>

DODATEK II: VZOREC POROČEVALNIH PREGLEDNIC

Preglednost stroškovne baze na zračnih poteh: Poročevalna preglednica 1 in dodatni podatki

Države pogodbenice izpolnijo naslednjo **poročevalno preglednico 1** za vsako območje zaračunavanja pristojbin na zračnih poteh v njihovi pristojnosti. Države pogodbenice zagotovijo, da so poročevalne preglednice 1 na razpolago vsem izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa, ki jih to zadeva.

Države pogodbenice prav tako zagotovijo konsolidirano poročevalno preglednico 1 za vsako območje zaračunavanja pristojbin na zračnih poteh v njihovi pristojnosti. Če se območja zaračunavanja pristojbin na zračnih poteh raztezajo po zračnem prostoru več kot ene države pogodbenice, države skupaj izpolnijo poročevalno preglednico v skladu z dogovori, ki so navedeni v prvem odstavku teh načel.

Zneski so dejanski zneski za leto ($n - 3$) do leta ($n - 1$) in načrtovani zneski od leta (n) naprej. Dejanski stroški se ugotovijo na podlagi potrjenih računov. Načrtovani stroški se ugotovijo v skladu s poslovnim načrtom, ki se zahteva za potrdilo, omenjeno v pravilih o izvajanju služb, če to pride v poštev.

Poročevalna preglednica 1

Stroški skupaj

Organizacija:

Območje zaračunavanja:

Leto:

(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 o vrsti stroškov (v '000 nacionalne valute ali '000 eurov)

Zaposleni	%i/i - 1								
Drugi stroški poslovanja	%i/i - 1								
Amortizacija	%i/i - 1								
Stroški kapitala	%i/i - 1								
Izjemne postavke	%i/i - 1								
Stroški skupaj	%i/i - 1								

Podrobnosti o storitvah

Vodenje zračnega prometa	%i/i - 1								
Komunikacija	%i/i - 1								
Navigacija	%i/i - 1								
Nadzor	%i/i - 1								
Iskanje in reševanje	%i/i - 1								
Letalske informacije	%i/i - 1								
Meteorološke službe	%i/i - 1								
Stroški nadzora	%i/i - 1								
Drugi državni stroški	%i/i - 1								
Stroški skupaj	%i/i - 1								

Poročevalna preglednica 1 nadaljevanje
Dodatni podatki: inflacija, menjalni tečaj, stroški kapitala
Dejanski podatki in načrtovana predvidevanja

Organizacija:

Območje zaračunavanja:

Leto:

(n - 3)	(n - 2)	(n - 1)	(n)	(n + 1)	(n + 2)	(n + 3)	(n + 4)	(n + 5)
A	A	A	F	F	p	p	p	p

Dodatni podatki o stopnji inflacije

Stopnja inflacije %								
---------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

(n - 3)	(n - 2)	(n - 1)	(n)	(n + 1)	(n + 2)	(n + 3)	(n + 4)	(n + 5)
A	A	A	F	F	p	p	p	p

Dodatni podatki o menjalnem tečaju nacionalne valute z eurom

Menjalni tečaj (1 EU =)								
%i/i - 1								

Dejanski menjalni tečaj je povprečni letni tečaj v letu i.

Predvideni menjalni tečaj, uporabljen za leto n, je povprečje za september leta n - 1.

Predvideni menjalni tečaj, uporabljen za leto n + 1, je povprečje za april/september leta n - 1.

(n - 3)	(n - 2)	(n - 1)	(n)	(n + 1)	(n + 2)	(n + 3)	(n + 4)	(n + 5)
A	A	A	F	F	p	p	p	p

Dodatni podatki o stroških kapitala (v '000 nacionalne valute ali '000 eurov)

Povprečje operativnega kapitala								
%i/i - 1								
S katerimi, povprečje dolgoročnih sredstev								
%i/i - 1								
Strošek kapitala pred davkom (%)								
Prihodek iz kapitala (%)								
Povprečje obrestne mere za obveznosti (%)								

Dodatni podatki

Poleg tega države pogodbenice zagotovijo vsaj naslednje podatke:

- opis metodologije, uporabljene za razporeditev stroškov naprav ali storitev med različne navigacijske službe zračnega prometa, na podlagi seznama naprav in storitev, navedenih v Regionalnem načrtu zračnega prometa ICAO (Dok. 7754), in opis metodologije, uporabljene za razporeditev teh stroškov med različna območja zaračunavanja pristojbin na zračnih poteh,
- opis in utemeljitev razlik med načrtovanimi in dejanskimi zneski za leto ($n - 1$),
- opis in utemeljitev stroškov, načrtovanih na podlagi poslovnega načrta za obdobje petih let,
- opis stroškov, ki so jih povzročile države pogodbenice ("drugi stroški držav"),
- opis in utemeljitev metode, sprejete za izračun amortizacijskih stroškov: nabavne cene ali sedanjih stroškov. Če je sprejeto obračunavanje sedanjih stroškov, zagotovitev primerljivih podatkov o nabavnih stroških,
- utemeljitev stroškov kapitala, vključno s sestavinami osnovnega premoženja,
- razčlenitev meteoroloških storitev na neposredne stroške in "temeljne stroške MET", opredeljene kot stroški pomožnih meteoroloških naprav, in storitev, ki služijo tudi meteorološkim potrebam na splošno. Ti vključujejo splošno analizo in napoved, vremenski radar in satelitska opazovanja, omrežja za opazovanje površine in zgornjega zračnega prostora, meteorološke komunikacijske sisteme, centre za obdelavo podatkov in podporno temeljno raziskovanje, usposabljanje in upravljanje,
- opis metodologije, uporabljene za razporeditev skupnih stroškov MET in temeljnih stroškov MET med civilno letalstvo in območja zaračunavanja pristojbin na zračnih poteh.

Preglednost stroškovne baze na zračnih poteh: Poročevalna preglednica 2 in dodatni podatki Mehanizem zaračunavanja – Izračun cene za enoto storitve

Države pogodbenice izpolnijo naslednjo poročevalno preglednico 2 za vsako območje zaračunavanja pristojbin na zračnih poteh v njihovi pristojnosti. Če se območja zaračunavanja pristojbin na zračnih poteh raztezajo po zračnem prostoru več kot ene države pogodbenice, te izpolnijo poročevalno preglednico skupaj v skladu z dogovori iz odstavka 1.2 teh načel.

Zneski so dejanski zneski za leto ($n - 3$) do leta ($n - 1$) in načrtovani zneski od leta (n) naprej. "Skupni stroški" so vsota vseh skupnih stroškov iz preglednice 1, ki so razporejeni na to območje zaračunavanja pristojbin na zračnih poteh.

Poročevalna preglednica 2
Izračun enote storitve

Območje zaračunavanja:

Leto:

(n - 3)	(n - 2)	(n - 1)	(n)	(n + 1)	(n + 2)	(n + 3)	(n + 4)	(n + 5)
A	A	A	F	F	p	p	p	p

Stroški, zneski, prihodek (v '000 eurov) in enote storitev ('000)

Skupni stroški za območje ⁽¹⁾								
%i/i - 1								
Prihodek iz drugih virov								
%i/i - 1								
Stroški EUROCONTROLLA								
%i/i - 1								
Stroški za VFR-lete, oproščene plačila								
%i/i - 1								
Stroški za IFR-lete, oproščene plačila								
%i/i - 1								
Zneski, ki se prenesejo v leto								
%i/i - 1								
Stroški , ki se zaračunajo								
%i/i - 1								
Skupno št. enot storitev								
%i/i - 1								
Enote storitev, ki se zaračunajo								
%i/i - 1								
Cena za enoto storitve ⁽²⁾								
%i/i - 1								

(¹) Kot vsota vseh skupnih stroškov iz preglednice 1, ki se razporedijo na to območje zaračunavanja – Ustrezajo skupnim stroškom za območje v preglednici (V primeru najema določenih zunanjih navigacijskih služb zračnega prometa se upoštevajo stroški letnega izdatka).

(²) Cena za enoto storitve (v eurih) = Stroški, ki se zaračunajo/enote storitev, ki se zaračunajo.

(n - 3)	(n - 2)	(n - 1)	(n)	(n + 1)	(n + 2)	(n + 3)	(n + 4)	(n + 5)
A	A	A	F	F	p	p	p	p

Cena za enoto storitve (v nacionalni valuti)

Menjalni tečaj (1 EUR =)								
%i/i - 1								
Cena za enoto storitve								
%i/i - 1								

Poročevalna preglednica 2 (nadaljevanje):
Saldo, ki se prenese – Razdelitev salda

Območje zaračunavanja:

Leto:

(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
--------------	--------------	--------------	----------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Saldo, ki se prenese (v '000 nacionalne valute ali '000 eurov)

Stroški, zaračunani uporabnikom %i/i - 1								
Skupni stroški za območje %i/i - 1								
Prihodek iz drugih virov %i/i - 1								
Stroški EUROCONTROLA %i/i - 1								
Stroški za VFR-lete, oproščene plačila %i/i - 1								
Stroški za IFR-lete, oproščene plačila %i/i - 1								
Zneski, ki se prenesejo v leto (i) %i/i - 1								
Saldo za leto (i)								

(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
--------------	--------------	--------------	----------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Prenos primanjkljaja/presežka v izterjavi sredstev (v '000 nacionalne valute ali '000 eurov)

Saldo leta n - 6								
Saldo leta n - 5								
Saldo leta n - 4								
Saldo leta n - 3								
Saldo leta n - 2								
Saldo leta n - 1								
Saldo leta n								
Zneski, ki se prenesejo v leto (i)								

Dodatne informacije

Poleg tega države pogodbenice, ki jih to zadeva, zberejo in predložijo vsaj naslednje informacije:

- opis in utemeljitev uvedbe različnih območij zaračunavanja pristojbin na zračnih poteh,
- opis in utemeljitev izračuna predvidenih enot storitev, ki se zaračunajo,
- opis in utemeljitev metodologije, uporabljene za obnovitev salda, ki izhaja iz preplačil ali nezadostnega kritja v preteklih letih,
- opis politike oprostitev in opis finančnih sredstev za kritje s tem povezanih stroškov,
- opis prihodka iz drugih virov, če obstajajo,
- opis in utemeljitev spodbud, podeljenih izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa, in zlasti modalitet, ki se uporabljajo pri določanju zakonskih pogojev na ravni cene za enoto storitve; opis in utemeljitev ciljev v smislu poslovanja in modalitet, ki se upoštevajo pri določanju najvišjih cen za enoto storitve,
- opis načrtov izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa za izpolnjevanje načrtovanih ciljev glede ponudbe in poslovanja,
- opis in utemeljitev spodbud, podeljenih uporabnikom navigacijskih služb zračnega prometa.

DODATEK III: IZRAČUN CENE ZA ENOTO STORITVE

Preglednica 1

Stroškovna baza in cena za enoto storitve:"n + 1" Predvideni račun

Območje:

1. Stroški za območje

"n - 1"	Valuta		Dejanski
"n"	Valuta		Predvideni
"n + 1"	Valuta		Predvideni

2. Stroški EUROCONTROLA za območje

"n - 1"	EUR		Dejanski
"n"	EUR		Predvideni
"n + 1"	EUR		Predvideni

3. Skupno število enot storitev

	razlika %		
"n - 1"			Dejanski
"n"			Predvideni
"n + 1"			Predvideni

4. Oproščene enote storitev

	razlika %		
"n - 1"			Dejanski
"n"			Predvideni
"n + 1"			Predvideni

5. Izračun cene za enoto storitve v območju

EUR

5.1	Skupni stroški za območje	1	
5.2	Prihodki iz drugih virov	2	
5.3	Čisti stroški za območje	3 = 1 - 2	
5.4	Stroški EUROCONTROLA za območje	4	
5.5	Neznižana stroškovna baza	5 = 3 + 4	
5.6	Znižana za VFR-lete, oproščene plačila	6	
5.7	Stroškovna baza za IFR-lete	7 = 5 - 6	
5.8	Znižano za IFR-lete, oproščene plačila	8	
5.9	Znižana stroškovna baza	9 = 7 - 8	
5.10	Znesek, prenesen v "n + 1"	10	
5.11	Zaračunljivi stroški	11 = 9 - 10	
5.12	Zaračunljive enote storitev za "n+1"	12	
5.13	Cena za enoto storitve	=11/12	

Uporabljeni menjalni tečaj

Povprečje za sept. "n + 1": EUR 1 =

Nac. valuta

Uskladitveni mehanizem – saldo med prihodki in stroški v letu "n – 1"

v nacionalni valuti ali v eurih

Območje:

1. Prihodki "n – 1":	
Pristojbine na zračnih poteh, zaračunane uporabnikom (A)	
2. Stroški "n – 1":	
Dejanski skupni stroški za območje	1)
– Prihodki iz drugih virov –	
Stroški EUROCONTROLA za območje	2)
– stroški za VFR-lete, oproščene plačila –	
– stroški za IFR-lete, oproščene plačila –	
– Saldo, prenesen v leto "n – 1" –	3)
Neto znesek, ki ga je treba izterjati (B)	
3. Saldo za leto "n – 1":	
Preplačilo (+)/primanjkljaj (–) pri izterjavi za leto "n – 1" (A) – (B)	

1) Vključno s stroški za odpis in rezervacijami za neizterljive terjatve, če to ustreza

2) Stroški Eurocontrola za območje

po tečaj 1 EUR = EUR
 Nac. valuta

3) Primerjaj s preglednico 2 – Prenos presežka/primanjkljaja pri izterjavi

DODATEK IV: STROŠKI GNSS

Dela na tem področju se bodo začela, ko bo jasno operativno mesto.

DODATEK V: DEFINICIJA VLOŽENEGA KAPITALA

Vloženi kapital je mogoče opredeliti kot kapital za investiranje organizacije navigacijskih služb zračnega prometa ali njihovih materialnih sredstev. Možnosti sta naslednji:	
Opredelitev kapitala	Opredelitev materialnih sredstev
Celoten kapital: osnovni kapital rezerve dolgoročne obveznosti kratkoročne obveznosti	osnovna sredstva kratkoročna sredstva
Dolgoročni kapital: osnovni kapital rezerve dolgoročne obveznosti	osnovna sredstva čista kratkoročna sredstva (to so kratkoročna sredstva minus kratkoročne obveznosti)*
Lastniški kapital: osnovni kapital rezerve	osnovna sredstva in neto kratkoročna sredstva minus dolgoročni dolg

* V nekaterih primerih je mogoče skupne stroške osnovnih sredstev in kratkoročnih sredstev znižati za obveznosti, ki se ne obrestujejo.

DODATEK VI: SLOVAR IZRAZOV

1) Izraz "služba za kontrolo zračnega prometa (ATC)" pomeni služba, ki se zagotavlja za:

- (a) preprečevanje trčenja:
 - med zrakoplovi in
 - med zrakoplovi in ovirami na območju manevriranja in
- (b) pospeševanje in vzdrževanje urejenega pretoka zračnega prometa.

2) Izraz "kontrolor zračnega prometa" pomeni:

Splošno: Oseba, ki ima ustrezno licenco in/ali rating, ki imetniku daje pravico, da dela kot kontrolor zračnega prometa.

Osebe, ki se še usposabljaajo na začetni stopnji v šolah za kontrolo zračnega prometa (ATC), torej ne spadajo v to kategorijo.

V zvezi s poročanjem (Dodatek II, poročevalna preglednica 2): Delovna mesta kontrolorja zračnega prometa, dodeljena območnim centrom kontrole preleta zaradi zagotavljanja storitev na zračnih poteh.

Vključeni so:

- radarski kontrolorji, ki nadzorujejo zračne poti,
- kontrolorji, ki skrbijo za koordinacijo,
- nadzorniki (enako mesto s polnim delovnim časom).

Mednje niso vključeni:

- študenti,
- osebe, ki se usposabljaajo na delovnem mestu,
- osebje za obdelavo podatkov o letu,
- drugi zaposleni v ATC.

3) Izraz "letališka kontrola zračnega prometa" pomeni služba ATC za letališki promet.

4) Izraz "letalske informacijske službe" pomeni služba, ki je ustanovljena za posredovanje letalskih informacij in podatkov, potrebnih za varno, redno in učinkovito zračno navigacijo na določenem območju.

5) Izraz "navigacijske službe zračnega prometa" pomeni službe zračnega prometa, komunikacijske, navigacijske in nadzorne službe, meteorološke službe, letalskih informacijskih služb in služba iskanja in reševanja zrakoplovov.

6) Izraz "izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa" pomeni vsaka javna ali zasebna entiteta, ki zagotavlja navigacijske službe za splošni zračni promet.

7) Izraz "upravljanje zračnega prostora" pomeni načrtovanje, katerega glavni cilj je najboljša mogoča izkoriščenost razpoložljivega zračnega prostora s pomočjo dinamične časovne delitve tega prostora in občasno njegove razdelitve med različne kategorije uporabnikov na podlagi kratkoročnih potreb.

8) Izraz "uporabnik zračnega prostora" pomeni operator zrakoplova v času izvedbe leta; če identiteta operatorja ni znana, se šteje, da je operator zrakoplova njegov lastnik, razen če dokaže, katera druga oseba ga je upravljala v omenjenem času.

9) Izraz "predstavnik uporabnikov zračnega prostora" pomeni vsaka pravna oseba ali entiteta, ki zastopa interese ene ali več kategorij uporabnikov storitev navigacijskih služb zračnega prometa.

- 10) Izraz "upravljanje pretoka zračnega prometa" pomeni funkcija, vzpostavljena z namenom, da prispeva k varnemu, urejenemu in hitremu pretoku zračnega prometa, ki omogoča, da se zmogljivosti ATC uporabijo v največjem mogočem obsegu in da je obseg prometa združljiv z zmogljivostmi, ki so jih ustrezni izvajalci služb zračnega prometa prijavili.
- 11) Izraz "upravljanje zračnega prometa" pomeni združitev funkcij, ki se izvajajo v zraku in na zemlji (službe zračnega prometa, upravljanje zračnega prostora in upravljanje pretoka zračnega prometa), ki so potrebne za varno in učinkovito premikanje zrakoplovov v vseh fazah operacije.
- 12) Izraz "službe zračnega prometa (ATS)" pomeni različne letalske informacijske službe, službe za alarmiranje, letalske svetovalne službe in službe ATC (službe območne, priletne in letališke kontrole).
- 13) Izraz "služba območne kontrole" pomeni služba ATC za vodenje zrakoplovov v bloku zračnega prostora.
- 14) Izraz "služba priletne kontrole" pomeni služba ATC za vodenje zrakoplovov pri njihovem prihodu in odhodu.
- 15) Izraz "sveženj storitev" pomeni dve ali več storitev navigacijskih služb zračnega prometa.
- 16) Izraz "dovoljenje" pomeni dokument, ki ga država članica izda v kakršni koli obliki skladno z nacionalnim zakonom, in potrjuje, da izvajalec navigacijske službe zračnega prometa izpolnjuje zahteve za izvajanje določene službe.
- 17) Izraz "komunikacijske službe" pomeni letalske fiksne in mobilne službe, namenjene za zagotavljanje komunikacij zemlja–zemlja, zrak–zemlja in zrak–zrak za namene ATC.
- 18) Izraz "območje zaračunavanja pristojbin na zračnih poteh" pomeni obseg zračnega prostora, za katerega sta uvedeni enotna stroškovna baza in enotna cena za enoto storitve.
- 19) Izraz "Pogoji za uporabo sistema pristojbin na zračnih poteh in plačilni pogoji" pomeni EUROCONTROLOVA pravila za izračun pristojbin na zračnih poteh in plačilnih pogojev, kot je določeno v dokumentu št. 06.06.02/02 ali njegovih kasnejših različicah.
- 20) Izraz "splošni zračni promet" pomeni vse premike civilnih zrakoplovov kakor tudi premike državnih zrakoplovov (vključno z vojaškimi, carinskimi in policijski), če so ti premiki v skladu s postopki ICAO.
- 21) Izraz "sistem za globalno satelitsko navigacijo (GNSS)" pomeni svetovni sistem za določanja položaja in časa, ki vključuje enega ali več satelitskih sistemov, letalskih sprejemnikov, in spremljanje celovitosti sistema, ki se po potrebi poveča za podporo navigacijskih zmogljivosti v dejanski fazi operacije.
- 22) Izraz "ICAO" pomeni Mednarodno organizacijo civilnega letalstva, ustanovljeno s Čikaško konvencijo o mednarodnem civilnem letalskem prometu iz leta 1944.
- 23) Izraz "IFR" pomeni pravila instrumentnega letenja, kot so opredeljena v Prilogi 2 k Čikaški konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu iz leta 1944.
- 24) Izraz "Mednarodni računovodski standardi" pomeni mednarodne računovodske standarde (International Accounting Standards, IAS), mednarodne standarde finančnega poročanja (International Financial Reporting Standards, IFRS) in z njimi povezane razlage (SIC-IFRIC razlage), poznejše spremembe teh standardov in z njimi povezanih razlag, prihodnje standarde

in z njimi povezane razlage, ki jih izdaja ali sprejme Upravni odbor za mednarodne računovodske standarde (International Accounting Standards Board, IASB).

- 25) Izraz "meteorološke službe" pomeni tiste naprave in storitve, ki zrakoplovom posredujejo vremenske napovedi in razlage meteoroloških razmer in opažanj pred letom kakor tudi vse druge vremenske informacije in podatke, ki jih posredujejo države članice za letalsko uporabo.
- 26) Izraz "navigacijske službe" pomeni tiste naprave in storitve, ki zrakoplovu zagotavljajo informacije o položaju in časovnem razporedu.
- 27) Izraz "vključitev v uporabo" pomeni prvo operativno uporabo po začetni vgradnji ali nadgradnji sistema.
- 28) Izraz "nadzorne službe" pomeni tiste naprave in storitve, ki se uporabljajo za določitev položaja zrakoplovov zaradi zagotavljanja varne razdalje med njimi.
- 29) Izraz "terminalno območje" pomeni kontrolirano območje, ki je običajno določeno ob stečišču zračnih poti ATS v bližini enega ali več večjih letališč.
- 30) Izraz "VFR" pomeni pravila vizualnega letenja, kot so opredeljena v Prilogi 2 k Čikaški konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu iz leta 1944.

DODATEK VII: SMERNICE ZA TISTE DRŽAVE POGODBENICE, KI NAMERAVAJO UPORABITI DRUGAČEN MEHANIZEM

Predpisi

Neodvisnost in pravni status

- Zahteva se zanesljiva in trdna institucionalna struktura ekonomskih predpisov; nadzorni organ mora biti ločen od izvajalca storitev in uporabnikov zračnega prostora in ne sme imeti neposrednih koristi od finančne uspešnosti izvajalca storitev ali uporabnikov zračnega prostora;
- država pogodbenica mora od nadzornega organa zahtevati upoštevanje mednarodnih obveznosti;
- izpolnjevanje predpisov s strani izvajalca službe ATC je lahko ena od številnih dolžnosti;
- nadzorni organ je lahko državni ali regionalni (njegova pristojnost lahko sega v več kot eno državo pogodbenico), čeprav naj bi tiste države, ki so uvedle regionalni dogovor, imele možnost ohraniti ločene cene za enoto storitve;
- pristojni državni organ objavi cilje in naloge nadzornega organa, ko začne s posvetovanji in ob vsaki naknadni spremembi teh ciljev ali nalog;
- nadzorni organ mora dokazati, da deluje nepristransko.

Cilji in naloge nadzornega organa

Vsi cilji in naloge nadzornega organa odražajo nacionalno in mednarodno prometno politiko (vključno z vojaškimi interesi, kjer to ustreza) in prednostne naloge, ki jih določijo države pogodbenice in/ali pristojne mednarodne organizacije. Te se lahko med državami razlikujejo. Cilji in naloge, ki so specifični za sistem pristojbin na zračnih poteh, vključujejo:

Cilji

- podpiranje interesov uporabnikov zračnega prostora,
- spodbujanje učinkovitosti in cenovne primernosti pri zagotavljanju storitev,
- spodbujanje pravočasnih vlaganj za izpolnitev upravičenih zahtev,
- zagotavljanje ustrezne kakovosti in ravni pri izvajanju storitev (upoštevajoč pri tem navodila in merila, postavljena v skladu z Eurocontrolovim sistemom za revizijo poslovanja),
- upoštevanje finančnega položaja izvajalca storitev;

Naloge

- spodbujanje pomembnejših posvetovanj med nadzornim organom in izvajalcem storitev (skupnih in/ali ločenih) in uporabniki zračnega prostora ter sodelovanje pri tem,
- določanje standardov glede pošiljanja informacij (vključno s finančnimi informacijami in informacijami o nadaljnjem poteku) in njihovo zagotavljanje s strani izvajalca storitev;
- izvajanje občasnih pregledov napovedi, dejanskih stroškov in prihodka izvajalca storitev in zagotavljanje njihove objave,
- spremljanje in uresničevanje standardov storitev,
- postavljanje pogojev, ki določajo najvišjo raven sprememb (ob upoštevanju, da mora spremembe letnih cen za enoto storitve dokončno potrditi Razširjena komisija),
- zagotavljanje transparentnosti lastnih postopkov z objavo sklepov in razlogov zanje.

Posvetovanja

Države pogodbenice, ki izberejo sistem neodvisnih ekonomskih predpisov, morajo priznati, da posvetovanja z uporabniki in posredovanje informacij uporabnikom zračnega prostora predstavljajo bistveni del postopka.

Postopki

- S posvetovanji je treba začeti, preden država pogodbenica uvede alternativno možnost. Pogodbenice morajo omogočiti dovolj časa za začetek posvetovanj in se posvetovati z uporabniki zračnega prostora, nacionalnim izvajalcem storitev in EUROCONTROLOM (z Razširjeno komisijo ali njenim naslednikom). Komisija se bo verjetno želela posvetovati s Komisijo za pregled poslovanja (PRC) in CRCO, seveda pa se bo lahko tudi država po svoji želji posvetovala s komer koli. Informacije, ki jih dobi svetovalec, vključujejo:
 - status, cilje in dolžnosti nadzornega organa,
 - pravno ureditev in časovni raspored,
 - predloge za prihodnja posvetovanja.
 -
- Posvetovanja ob začetku vsakega obdobja pregledovanja med nadzornim organom, izvajalcem storitev in uporabniki zračnega prostora. Pogodbenice se lahko na tej stopnji posvetujejo tudi z Eurocontrolom. Podatki, ki jih posredujejo, morajo obsegati:
 - trenutno veljavno stroškovno bazo,
 - predvidene stroške in prihodke, napoved prometa, investicijske načrte in načrtovani vloženi kapital za obdobje pregledovanja,
 - načela, ki jih nadzorni organ namerava uporabiti (ustrezne stroške kapitala).
- Nadzorni organ predlaga pogoje glede pristojbin za obdobje pregledovanja in zaprosi za pripombe nanje pred sprejetjem odločitve.
- Nadzorni organ se mora ponovno posvetovati z izvajalcem storitev in uporabniki zračnega prostora, če pride do spremembe pogojev glede pristojbin v obdobju pregledovanja.
- Redna posvetovanja, kot jih zahteva revidirana Konvencija (in v skladu z navodili glede najboljše prakse, ki jih je pripravila skupina FIFU), med izvajalcem storitev in uporabniki zračnega prostora/nadzornim organom o drugih vidikih storitev.

Splošna načela

- Zahteve nadzornega organa in uporabnikov zračnega prostora po informacijah: nadzornemu organu je treba omogočiti dostop do vseh informacij, ki jih potrebuje pri opravljanju svojega dela; odloča v sporih glede vrste informacij, ki jih izvajalec posreduje uporabnikom zračnega prostora, s pogojem, da je to dovoljeno v skladu z nacionalno in mednarodno zakonodajo o poslovnih tajnosti;
- države pogodbenice morajo vsem uporabnikom zračnega prostora ali njihovim predstavnikom omogočiti prisotnost na posvetovanjih.

Finančna vprašanja

- Nadzorni organ mora upoštevati tržno donosnost podjetij, ki se soočajo z enakim tveganjem, in stališča uporabnikov zračnega prostora in izvajalcev glede določanja "primerne donosnosti";
- nadzorni organ lahko sam uvede vračilo neupravičene podpore, delitev dobička ali omeji "primerno donosnost", vendar mora takšna odločitev ostati v pristojnosti države;
 - nadzorni organ mora imeti možnosti, da upošteva zahteve tako izvajalcev storitev kot tudi uporabnikov zračnega prostora za vmesni pregled, vendar samo v izjemnih okoliščinah, na primer, če so bili izvajalci storitev ali uporabniki zračnega prostora resno oškodovani do tolikšne mere, da niso mogli financirati svojega delovanja;

- obstoječi postopki za uvedbo cene za enoto storitve se nadaljujejo;
- letne finančne informacije morajo biti Razširjenemu odboru in komisiji predložene v skupnem formatu, ki je določen v teh načelih za uvedbo stroškovne baze pristojbin za uporabo objektov in naprav na zračnih poteh in izračun cene za enoto storitve.

Raven storitev

- Nadzorni organ mora spremljati in zagotoviti upoštevanje standardov, ki jih določajo mednarodna merila in smernice sistema Eurocontrola za pregled poslovanja, s čimer se zagotovi, da izvajalec storitev ne ustvarja dobička na škodo standardov teh storitev;
- nadzorni organ mora imeti možnost, da uvede denarne kazni, če se standard storitev zniža, vendar je odločitev o tem predmet presoje države.

Razmerje med državami pogodbenicami in Eurocontrolom

Države pogodbenice se lahko odločijo, da bodo Razširjeni odbor seznanile z ustreznimi gospodarskimi regulativnimi postopki, ki veljajo na državni ravni, da bi izmenjale informacije in priporočila, ki bi lahko bile v interesu ali v pomoč drugim.