

NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1191/2010**ze dne 16. prosince 2010,****kterým se mění nařízení (ES) č. 1794/2006, kterým se stanoví společný systém poplatků za letové navigační služby****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

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

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámčové nařízení), a zejména na čl. 5 odst. 3 uvedeného nařízení ⁽²⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení Komise (ES) č. 1794/2006 ⁽³⁾ stanoví nezbytná opatření k rozvoji systému poplatků za letové navigační služby, který je v souladu se systémem poplatků za traťové navigační služby vypracovaným organizací Eurocontrol. Vypracování společného systému poplatků za letové navigační služby poskytované během všech fází letu má pro provádění jednotného evropského nebe nesmírný význam. Systém by měl dosáhnout větší transparentnosti při stanovování a ukládání poplatků uživatelům vzdušného prostoru a při vymáhání těchto poplatků a hospodárnosti v poskytování letových navigačních služeb. Měl by rovněž podporovat efektivnost letů při zachování optimální úrovně bezpečnosti a stimulovat integrované poskytování služeb.
- (2) Za účelem zajištění efektivnosti celkového cíle zvýšení nákladové efektivnosti letových navigačních služeb by měl systém poplatků podporovat posílení nákladové a provozní efektivnosti v souladu s evropským hlavním plánem uspořádání letového provozu a na jeho podporu.
- (3) Nařízení (ES) č. 1794/2006 je třeba aktualizovat, aby byly finanční důsledky plánu výkonnosti promítnuty do systému poplatků, zejména s ohledem na náklady a mechanismus sdílení rizik provozu jakož i režimy pobídek popsané v nařízení Komise (EU) č. 691/2010 ze dne 29. července 2010, kterým se stanoví systém

sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě a mění nařízení (ES) č. 2096/2005, kterým se stanoví společné požadavky pro poskytování letových navigačních služeb ⁽⁴⁾. Nařízení (ES) č. 1794/2006 by mělo být tudíž odpovídajícím způsobem změněno.

- (4) Měla by být přijata vhodná ustanovení k zajištění hladkého přechodu na aktualizovaný systém poplatků.
- (5) Opatření stanovená v tomto nařízení jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro jednotné nebe,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1**Změny nařízení (ES) č. 1794/2006**

Nařízení (ES) č. 1794/2006 se mění takto:

1) Článek 1 se mění takto:

a) Odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Toto nařízení stanoví opatření potřebná pro vypracování společného systému poplatků za letové navigační služby, který je v souladu se systémem poplatků za traťové služby vypracovaným organizací Eurocontrol.“

b) Odstavce 5 a 6 se nahrazují tímto:

„5. S výhradou čl. 1 odst. 3 třetí větou nařízení Komise (EU) č. 691/2010 (*), mohou členské státy rozhodnout, že se toto nařízení nevztahuje na letové navigační služby poskytované na letištích, kde obchodní letecká doprava dosahuje méně než 50 000 pohybů za rok, bez ohledu na maximální vzletovou hmotnost a počet sedadel.

Členské státy o takovém rozhodnutí uvědomí Komisi. Komise pravidelně zveřejní aktualizovaný seznam letišť, na která se na základě rozhodnutí členských států toto nařízení na navigační služby nevztahuje.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 10.

⁽²⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.

⁽³⁾ Úř. věst. L 341, 7.12.2006, s. 3.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 201, 3.8.2010, s. 1.

6. Jde-li o letové navigační služby poskytované na letištích, kde obchodní letecká doprava dosahuje méně než 150 000 pohybů za rok, bez ohledu na maximální vzletovou hmotnost a počet sedadel, mohou členské státy před každým referenčním obdobím uvedeným v čl. 11 odst. 3 písm. d) nařízení (ES) č. 594/2004 rozhodnout nečinit následující:

- a) počítat stanovené náklady v souladu s článkem 6 tohoto nařízení;
- b) počítat poplatky za přiblížovací a letištní služby stanovené v článku 11 tohoto nařízení;
- c) stanovovat jednotkové sazby poplatků uvedené v článku 13 tohoto nařízení.

První pododstavec se použije, aniž by bylo dotčeno používání zásad uvedených v člancích 14 a 15 nařízení (ES) č. 550/2004 a pokud je dodržen čl. 1 odst. 3 třetí věta nařízení (ES) č. 691/2010.

Členské státy, které se rozhodnou nečinit úkony uvedené v prvním pododstavci, vypracují podrobné hodnocení, v jakém rozsahu jsou splněny podmínky stanovené v příloze I tohoto nařízení. Součástí tohoto hodnocení je konzultace se zástupcem uživatelů vzdušného prostoru.

Tyto členské státy předloží Komisi podrobnou zprávu o hodnocení uvedeném ve třetím pododstavci. Zpráva je podpořena důkazy, zahrne výsledek konzultace s uživateli a plně odůvodní závěry dotčeného členského státu. Po konzultaci s dotčeným členským státem může

Komise rozhodnout, že podmínky stanovené v příloze I tohoto nařízení nejsou splněny, a může nejpozději dva měsíce po obdržení zprávy požádat členský stát o opětovné provedení hodnocení na základě revidovaných podmínek.

Pokud Komise takové rozhodnutí učiní, vymezí které části hodnocení mají být revidovány a uvede pro to důvody.

Požádala-li Komise o revidované hodnocení, dotčený členský stát předloží zprávu o závěrech uvedeného revidovaného hodnocení ve lhůtě dvou měsíců poté, co obdržel žádost Komise.

Konečná zpráva se zveřejní a platí po dobu trvání dotčeného referenčního období.

2) V článku 2 se doplňují tato písmena:

- „h) „stanovenými náklady“ se rozumí náklady předem stanovené členským státem podle čl. 15 odst. 2 písm. a) nařízení (ES) č. 550/2004;
- i) „referenčním obdobím“ se rozumí referenční období pro systém sledování výkonnosti stanovený v čl. 11 odst. 3 písm. d) nařízení (ES) č. 549/2004;
- j) „pohyby obchodní letecké dopravy“ se rozumí celkový součet vzletů a přistání obchodní letecké dopravy vypočítaný jako průměr za tři roky, které předcházejí přijetí plánu výkonnosti uvedenému v článku 12 nařízení (EU) č. 691/2010;
- k) „jinými příjmy“ se rozumí příjmy získané od veřejných orgánů nebo příjmy z komerčních činností a/nebo, v případě výkonových jednotek, příjmy získané ze smluv a dohod mezi poskytovateli letových navigačních služeb a provozovateli letišť, které zvýhodňují poskytovatele letových navigačních služeb pokud jde o vyšší jednotkových sazeb.“

3) V článku 3 se odstavce 1, 2 a 3 nahrazují tímto:

- „1. Systém poplatků se řídí zásadami stanovenými v článku 15 nařízení (ES) č. 550/2004.
2. Stanovené náklady na traťové letové navigační služby jsou financovány z traťových poplatků uložených uživatelům letových navigačních služeb v souladu s ustanoveními kapitoly III a/nebo z jiných příjmů.
3. Stanovené náklady na přiblížovací a letištní služby jsou financovány z poplatků za přiblížovací a letištní služby uložených uživatelům letových navigačních služeb v souladu s ustanoveními kapitoly III a/nebo z jiných příjmů. Ty mohou zahrnovat křížové subvence poskytnuté v souladu s právem Unie.“

4) V článku 4 se odstavce 3 a 4 nahrazují tímto:

- „3. Oblast zpoplatnění traťových služeb se rozprostírá od zemského povrchu a zahrnuje i horní vzdušný prostor. Členské státy mohou vyčlenit určitou oblast v složitých oblastech přiblížovacích a letištních služeb uvnitř oblasti zpoplatnění.
4. Pokud oblasti zpoplatnění procházejí vzdušným prostorem více než jednoho členského státu, k čemuž může dojít v důsledku vytvoření společné oblasti zpoplatnění ve funkčním bloku vzdušného prostoru, zajistí dotčené členské státy v co nejvyšší míře shodné a jednotné používání tohoto nařízení na dotčený vzdušný prostor.

(*) Úř. věst. L 201, 3.8.2010, s. 1.“

Pokud jednotné použití tohoto nařízení na dotčený vzdušný prostor není možné, informují členské státy uživatele o rozdílech v používání tohoto nařízení transparentním způsobem a oznámí tyto rozdíly Komisi a Eurocontrolu.“

5) V článku 5 se odstavce 2 a 3 nahrazují tímto:

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

- a) náklady vzniklé příslušným vnitrostátním orgánům;
- b) náklady vzniklé kvalifikovaným subjektům uvedeným v článku 3 nařízení (ES) č. 550/2004;
- c) náklady plynoucí z mezinárodních dohod.

3. V souladu s čl. 15a odst. 3 nařízení (ES) č. 550/2004, aniž jsou dotčeny jiné zdroje financování a v souladu s právem Unie, lze část příjmů pocházejících z poplatků využít na financování společných projektů pro funkce související se sítí, které jsou mimořádně důležité pro zvýšení celkové výkonnosti uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb v Evropě. V takovýchto případech členské státy zajistí uplatnění komplexního a transparentního účetnictví, aby se zajistilo, že uživatelé vzdušného prostoru nebudou zpoplatňováni dvakrát. Stanovené náklady, ze kterých se financuje společný projekt, musí být jasně určeny v souladu s přílohou II.“

6) Článek 6 se mění takto:

a) Odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Stanovené náklady a skutečné náklady zahrnují náklady na způsobilé služby, zařízení a činnosti uvedené v článku 5 tohoto nařízení a určené v souladu s účetními požadavky stanovenými v článku 12 nařízení (ES) č. 550/2004.

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

Aniž jsou dotčeny články 16 a 18 nařízení (EU) č. 691/2010, stanovené náklady se určují před začátkem každého referenčního období jako součást plánů výkonnosti uvedených v článku 11 nařízení (ES) č. 549/2004 a v čl. 10 odst. 3 písm. b) nařízení (EU) č. 691/2010 pro každý kalendářní během referenčního období jak v reálné, tak i nominální hodnotě. Jednotkové sazby se vypočítávají na základě nákladů vyjádřených v nominální hodnotě. Pro každý rok v referenčním období se rozdíl mezi stanovenými náklady vyjádřenými

v nominální hodnotě před referenčním obdobím a stanovenými náklady upravenými na základě skutečné inflace zaznamenané Komisí (Eurostatem) pro daný rok převede nejpozději v roce n+2.

Stanovené náklady a skutečné náklady se určují v národní měně. Pokud je pro funkční blok vzdušného prostoru vytvořena společná oblast zpoplatnění s jedinou jednotkovou sazbou, zajistí dotčené členské státy převod vnitrostátních nákladů na euro nebo na národní měnu jednoho z dotčených členských států, aby byl zajištěn transparentní výpočet jediné jednotkové sazby podle čl. 13 odst. 1 prvního pododstavce tohoto nařízení. Dotčené členské státy to oznámí Komisi a Eurocontrolu.“

b) Odstavec 2 se mění takto:

i) druhý pododstavec nahrazuje tímto:

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

ii) čtvrtý a pátý pododstavec se nahrazují tímto:

„Náklady na odpisy se vztahují k celkovým dlouhodobým aktivům užívaným pro účely letových navigačních služeb. Dlouhodobá aktiva se odepisují v souladu s jejich očekávanou životností za použití metody rovnoměrného odpisování uplatněné k pořizovací hodnotě odpisovaných aktiv. Pro výpočet odpisů lze použít účtování pořizovacích nebo stávajících cen. Způsob výpočtu zůstane nezměněn po celou dobu odpisování a musí být v souladu s použitými náklady na kapitál. Použije-li se účtování stávajících cen, poskytnou se i čísla účtování ekvivalentních pořizovacích cen, aby bylo umožněno srovnání a hodnocení.

Náklady na kapitál se rovnají celkovému součinu:

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

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

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

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

- c) V odstavci 3 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„Pro účely odst. 2 pátého pododstavce jsou ukazatele, kterým má být přiřazována váha, založeny na poměru financování prostřednictvím buď úvěru, nebo vlastního kapitálu. Úroková sazba z přijatých úvěrů se rovná průměrné úrokové sazbě z přijatých úvěrů poskytovatele letových navigačních služeb. Návratnost vlastního kapitálu vychází ze skutečného finančního rizika vzniklého poskytovateli letových navigačních služeb.“

- 7) V čl. 7 odst. 2 se doplňuje následující pododstavec:

„Pro účely prvního pododstavce písm. b), členské státy před začátkem každého referenčního období stanoví pro každé letiště kritéria použitá pro přidělení nákladů mezi přibližovací a letištní služby a traťové služby a uvědomí o tom Komisi.“

- 8) Článek 8 se nahrazuje tímto:

„Článek 8

Transparentnost nákladů a systému poplatků

1. Členské státy nejpozději šest měsíců před začátkem každého referenčního období nabídnou zástupcům uživatelů vzdušného prostoru možnost konzultace týkající se stanovených nákladů, plánovaných investic, prognózy výkonných jednotek, politiky poplatků a výsledných jednotkových sazeb a při tom jsou jim nápomocni poskytovatelé letových navigačních služeb. Členské státy poskytnou zástupcům uživatelů vzdušného prostoru, Komisi a tam, kde je to na místě, i organizaci Eurocontrol, transparentním způsobem přehled vnitrostátních nákladů nebo nákladů funkčního bloku vzdušného prostoru stanovených v souladu s článkem 5 a jejich jednotkové sazby.

Během referenčního období členské státy každý rok navrhnou konzultace se zástupci uživatelů vzdušného prostoru o každé odchylce od prognózy, zejména s ohledem na:

- a) skutečnou dopravu a náklady ve srovnání s prognózou dopravy a stanovenými náklady;

- b) uplatňování mechanismu sdílení rizika stanoveného v článku 11a;

- c) režimy pobídek stanovené v článku 12.

Tuto konzultaci lze uspořádat v regionálním rámci. Zástupci uživatelů vzdušného prostoru si ponechají právo požádat o více konzultací. Soustavně se organizují rovněž konzultace s uživateli po aktivaci varovného mechanismu, která má za následek revizi jednotkové sazby.

2. Informace uvedené v odstavci 1 jsou vykazovány na základě tabulek a podrobných pravidel stanovených v přílohách II a VI, nebo, pokud se členský stát na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru rozhodl nepočítat stanovené náklady či poplatky za přibližovací a letištní služby nebo nestanovit jednotkové sazby poplatků za přibližovací a letištní služby podle čl. 1 odst. 6, je informace uvedená v odstavci 1 založena na výkazních tabulkách a podrobných pravidlech stanovených v příloze III. Příslušná dokumentace se dá k dispozici zástupcům uživatelů vzdušného prostoru, Komisi, Eurocontrolu a vnitrostátním dozorovým orgánům tři týdny před konzultační schůzkou. Pro každoroční konzultaci uvedenou v odst. 1 druhém pododstavci je příslušná dokumentace dána k dispozici zástupcům uživatelů vzdušného prostoru, Komisi, Eurocontrolu a vnitrostátním dozorovým orgánům každý rok, nejpozději do 1. listopadu.“

- 9) Článek 9 se mění takto:

- a) V odstavci 1 se písmeno c) nahrazuje tímto:

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

- b) Odstavec 4 se mění takto:

- i) první pododstavec se zrušuje;

- ii) ve druhém pododstavci se úvodní věta nahrazuje tímto:

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

- 10) Články 10 a 11 se nahrazují tímto:

„Článek 10

Výpočet poplatků za traťové navigační služby

1. Aniž je dotčena možnost financování traťových letových navigačních služeb prostřednictvím jiných příjmů podle čl. 3 odst. 2, poplatek za traťové navigační služby u konkrétního letu v konkrétní oblasti zpoplatnění traťových služeb se rovná součinu jednotkové sazby stanovené pro tuto oblast zpoplatnění traťových služeb a počtu přeletových jednotek u daného letu.

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

Článek 11

Výpočet poplatků za přiblížovací a letištní služby

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

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

11) Vkládá se nový článek 11a, který zní:

„Článek 11a

Sdílení rizika

1. Tento článek stanoví mechanismus sdílení rizika nákladů. Použije se v souladu se zásadami obsaženými v článku 11 nařízení (EU) č. 691/2010.

2. Následující náklady nejsou předmětem sdílení rizika provozu a jsou vráceny bez ohledu na vývoj provozu:

- a) stanovené náklady určené podle čl. 5 odst. 2, s výjimkou dohod týkajících se poskytování přeshraničních letových provozních služeb;
- b) stanovené náklady poskytovatelů meteorologických služeb;
- c) převody povolené z předchozího roku nebo referenčního období a slevy nebo pokuty vyplývající z režimů pobídek;
- d) přeplatky nebo nedoplatky vyplývající ze změn provozu se uhradí nejpozději v roce $n + 2$.

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

3. Pokud během daného roku skutečný počet výkonových jednotek nepřevyšší nebo se nesníží o více než 2 % ve srovnání s prognózou zpracovanou na začátku referenčního období, dodatečný příjem nebo ztráta v příjmech poskytovatele letových navigačních služeb týkající se stanovených nákladů se neprevádí.

4. Pokud během daného roku n skutečný počet výkonových jednotek převyšší prognózu zpracovanou na začátku referenčního období o více než 2 %, vrátí se nejpozději v roce $n + 2$ nejméně 70 % dodatečného příjmu získaného příslušnými poskytovateli letových navigačních služeb, který překračuje 2 % rozdílu mezi skutečnými výkonovými jednotkami a prognózou týkající se stanovených nákladů, uživatelům vzdušného prostoru.

Pokud během daného roku n skutečný počet výkonových jednotek se sníží ve srovnání s prognózou zpracovanou na začátku referenčního období o více než 2 %, uhradí uživatelé vzdušného prostoru zpravidla nejpozději v roce $n + 2$ nejméně 70 % ztráty v příjmech vzniklé příslušným poskytovatelům letových navigačních služeb, která překračuje 2 % rozdílu mezi skutečnými výkonovými jednotkami a prognózou týkající se stanovených nákladů. Členské státy však mohou rozhodnout, že převod těchto ztrát v příjmech rozloží na několik let za účelem udržení stability jednotkové sazby.

5. Rozdělení rizika provozu uvedeného v odstavci 4 se určí vnitrostátním plánem výkonnosti nebo plánem výkonnosti funkčního bloku vzdušného prostoru na celé referenční období po konzultacích podle článku 8.

6. Pokud je během daného roku n skutečný počet výkonových jednotek nižší než 90 % ve srovnání s prognózou stanovenou na začátku referenčního období, plnou výši ztráty v příjmech vzniklé příslušným poskytovatelům letových navigačních služeb, která překračuje 10 % rozdílu mezi skutečnými výkonovými jednotkami a prognózou týkající se stanovených nákladů, uhradí uživatelé vzdušného prostoru zpravidla nejpozději v roce $n + 2$. Členské státy však mohou rozhodnout, že převod těchto ztrát v příjmech rozloží na několik let za účelem udržení stability jednotkové sazby.

Pokud během daného roku n skutečný počet výkonových jednotek převyšší 110 % prognózy zpracované na začátku referenčního období, vrátí se uživatelům vzdušného prostoru v roce $n + 2$ plná výše dodatečných příjmů získaných příslušnými poskytovateli letových navigačních služeb, která překračuje 10 % rozdílu mezi skutečnými výkonovými jednotkami a prognózou týkající se stanovených nákladů.

7. Poskytovatelé letových navigačních služeb bez vlastního kapitálu nebo s vlastním kapitálem nepřesahujícím 5 % celkových závazků ke dni 31. prosince 2011 mohou být vyňati ze sdílení rizika provozu během prvního referenčního období, aby bylo možné dosáhnout nižšího podílu financování úvěru. Tito poskytovatelé letových navigačních služeb vyňati ze sdílení rizika provozu se uvedou v plánu výkonnosti za účelem přezkumu ze strany Komise a v doplňujících informacích předkládaných v souladu s přílohou II. Členské státy popíší a zdůvodní opatření plánovaná k dosažení nižšího podílu financování úvěru a jeho časového rozvržení.

8. Na sdílení rizika nákladů se vztahují tyto zásady:

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

b) pokud skutečné náklady během celého referenčního období převýší stanovené náklady určené na začátku referenčního období, výsledný rozdíl uhradí příslušný poskytovatel letových navigačních služeb, členský stát nebo kvalifikovaný subjekt, aniž je dotčena aktivace varovného mechanismu podle článku 18 nařízení (EU) č. 691/2010;

c) písmena a) a b) se nemohou vztahovat na rozdíl mezi skutečnými a stanovenými náklady, u nichž lze mít za to, že jsou mimo kontrolu poskytovatelů letových navigačních služeb, členských států a kvalifikovaných subjektů v důsledku:

i) nepředvídaných změn vnitrostátních důchodových předpisů a předpisů pro důchodové účetnictví,

ii) nepředvídaných změn vnitrostátního daňového práva,

iii) nepředvídaných a nových nákladových položek nezahrnutých do vnitrostátního plánu výkonnosti, ale vyžadovaných právem,

iv) nepředvídaných změn v nákladech nebo příjmech vyplývajících z mezinárodních dohod,

v) podstatných změn v úrokových sazbách za půjčky.

Aniž je dotčen čl. 6 odst. 1 třetí pododstavec, je seznam nekontrolovatelných nákladových faktorů stanoven vnitrostátním dozorovým orgánem ze seznamu stanoveného v prvním pododstavci bodech i) až v) a je součástí plánu výkonnosti.

Pokud jsou skutečné náklady během celého referenčního období nižší než stanovené náklady určené na začátku referenčního období, vrátí se výsledný rozdíl uživatelům vzdušného prostoru převodem na následující referenční období.

Pokud skutečné náklady během celého referenčního období převýší stanovené náklady určené na začátku referenčního období, postoupí se výsledný rozdíl uživatelům vzdušného prostoru převodem na následující refe-

renční období. Vnitrostátní dozorový orgán dá výslovný souhlas k převodu poté, co se ujistí, že:

i) rozdíl ve skutečných nákladech ve srovnání se stanovenými náklady je skutečně výsledkem vývoje překračujícího rámec vlivu příslušného poskytovatele letových navigačních služeb, členského státu nebo kvalifikovaného subjektu;

ii) rozdíl v nákladech, který se postupuje uživatelům, je výslovně určen a kategorizován.

Převáděná částka se musí specifikovat podle faktorů a popsat v doplňujících informacích předkládaných v souladu s přílohou VI.“

12) V článku 12 se odstavce 1, 2 a 3 nahrazují tímto:

„1. Členské státy na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru mohou na nediskriminačním a transparentním základě stanovit či schválit režimy pobídek na podporu zlepšení poskytování letových navigačních služeb nebo snížení vlivu letectví na životní prostředí, což bude mít za následek jiný výpočet poplatků podle odstavců 2 a 3. Pobídky se mohou vztahovat na poskytovatele letových navigačních služeb a/nebo uživatele vzdušného prostoru.

2. V souladu s článkem 11 nařízení (EU) č. 691/2010 může členský stát na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru schválit finanční pobídky, aby jeho poskytovatelé letových navigačních služeb dosahovali cílů výkonnosti. Jednotková sazba může být upravena, aby byla poskytnuta sleva nebo uložena pokuta podle skutečné úrovně výkonnosti poskytovatele letových navigačních služeb ve srovnání s příslušným cílem. Tyto slevy nebo pokuty se uplatní pouze tehdy, když změny ve výkonnosti mají značné dopady na uživatele. Použitelná výše slev a pokut je úměrná cílům a výkonnosti, kterých je třeba dosáhnout. Úrovně změn výkonnosti a použitelná výše slev a pokut se stanoví po nabídce konzultovat uvedené v článku 8 a stanovena vnitrostátním plánem výkonnosti nebo plánem výkonnosti funkčního bloku vzdušného prostoru.

3. Pokud se členský stát rozhodne použít režim pobídek v případě uživatelů letových navigačních služeb, změní, po nabídce konzultovat uvedené v článku 8, poplatky účtované uživatelům, aby zohlednil úsilí vyvinuté dotčenými uživateli, zejména k:

a) optimalizaci využívání letových navigačních služeb;

- b) snížení dopadů letectví na životní prostředí;
- c) snížení celkových nákladů letových navigačních služeb a zvýšení jejich účinnosti, zejména snížením nebo změnou poplatků podle letového vybavení, které zvyšuje kapacitu, nebo kompenzací obtíží spojených s volbou méně přetížených tratí;
- d) urychlení zavádění kapacit řízení letového provozu podle projektu SESAR ATM.“

13) Článek 13 se mění takto:

- a) Odstavce 1 a 2 se nahrazují tímto:

„1. Členské státy zajistí, že jednotkové sazby jsou stanoveny pro každou oblast zpoplatnění každoročně.

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

2. Podle čl. 11 odst. 4 písm. e) nařízení (ES) č. 549/2004 a článku 18 nařízení (EU) č. 691/2010 může být jednotková sazba změněna v průběhu roku v případě aktivace varovného mechanismu.“

- b) Doplnuje se nový odstavec 4, který zní:

„4. Pro první rok referenčního období se jednotkové sazby vypočítají na základě plánu výkonnosti oznámeného příslušným členským státem nebo funkčním blokem vzdušného prostoru ke dni 1. listopadu roku předcházejícího počátku referenčního období. Pokud je plán výkonnosti přijat později než 1. listopadu roku předcházejícího počátku referenčního období, jednotkové sazby se v případě potřeby přepočítají na základě konečného přijatého plánu nebo použitelných nápravných opatření.“

14) V článku 14 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Členské státy mohou vybírat poplatky prostřednictvím jediného poplatku za každý let. Pokud se poplatky účtují a vybírají v regionálním rámci, fakturační měna může být euro a administrativní jednotková sazba pro úhradu fakturačních nákladů a nákladů na výběr poplatků může být doplněna do příslušné jednotkové sazby.“

15) Článek 15 se zrušuje.

- 16) V článku 17 se úvodní část prvního pododstavce nahrazuje tímto:

„Poskytovatelé letových navigačních služeb usnadní inspekce a průzkumy prováděné vnitrostátními dozorními orgány nebo kvalifikovaným subjektem, který jedná jménem uvedených orgánů, včetně kontrol na místě. Oprávněné osoby jsou zmocněny.“

- 17) Vkládá se nový článek 17a, který zní:

„Článek 17a

Přezkum

Přezkum systému sledování výkonnosti uvedeného v článku 24 nařízení (EU) č. 691/2010 prováděný Komisí zahrnuje mechanismus sdílení rizika stanovený v článku 11a tohoto nařízení, režimy pobídek stanovené podle článku 12 tohoto nařízení a jejich vliv a efektivnost v dosahování vytýčených cílů výkonnosti.“

- 18) Přílohy I až VI se mění v souladu s přílohou tohoto nařízení.

Článek 2

Přechodná ustanovení

Členské státy, u nichž je vnitrostátními předpisy, které existovaly už před 8. červencem 2010, stanoveno snížení jednotkové sazby přesahující rámec cílů Evropské unie vytýčených v souladu s nařízením (EU) č. 691/2010, mohou vyjmout své poskytovatel letových navigačních služeb z působnosti čl. 11a odst. 3 nařízení (ES) č. 1794/2006. Toto vynětí se vztahuje na období, po které vnitrostátní předpisy snižují jednotkovou sazbu a nesmí překročit konec prvního referenčního období v roce 2014. Členské státy o tom informují Komisi a Eurocontrol.

Členské státy mohou rozhodnout, že se do 31. prosince 2014 ustanovení nařízení (ES) č. 1794/2006 ve znění tohoto nařízení nepoužijí na přibližovací a letištní služby. Oznámi to Komisi. Pokud členské státy vyjmou přibližovací a letištní služby z působnosti ustanovení uvedeného nařízení, lze plné náklady za poskytování přibližovacích a letištních služeb uhradit do 31. prosince 2014.

Článek 3

Vstup v platnost

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

Začne se používat na náklady, poplatky a jednotkové sazby letových navigačních služeb roku 2012.

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

V Bruselu dne 16. prosince 2010.

Za Komisi
José Manuel BARROSO
předseda

PŘÍLOHA

Přílohy I až VI se mění takto:

1) V příloze I se doplňuje se nový odstavec 5, který zní:

„5. V případě, že obchodní letecká doprava dosahuje více než 150 000 pohybů za rok, hodnocení uvedené v bodech 1 až 4 se uskutečňuje na každém jednotlivém letišti.“

2) Příloha II se nahrazuje tímto:

„PŘÍLOHA II

Transparentnost nákladů**1. VÝKAZNÍ TABULKA**

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

Konsolidovaná tabulka se vyplní za všechna letiště, na která se vztahují ustanovení tohoto nařízení.

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

Skutečné náklady se stanoví na základě ověřených účtů. Náklady se stanoví v souladu s obchodním plánem, který je vyžadován osvědčením, a vykazují se v měně, v níž jsou stanoveny v souladu s čl. 6 odst. 1 čtvrtým pododstavcem.

Aby se Komisi usnadnilo stanovení cílů výkonnosti v rámci celé Unie a aniž jsou dotčeny plány výkonnosti přijímané na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru, členské státy a rovněž poskytovatelé letových navigačních služeb vyplní tuto výkazní tabulku počátečními prognózovanými čísly osmnáct měsíců před začátkem referenčního období.

Tabulka 1 - Celkové náklady

Název oblasti zpoplatnění	Referenční období: N - (N+4)
Název subjektu	

Podrobné údaje o nákladech	Stanovené náklady					Skutečné náklady				
	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4

Podrobné údaje podle druhu nákladů (v nominální hodnotě)

Osobní náklady										
Ostatní provozní náklady										
Odpisy										
Náklady na kapitál										
Mimořádné položky										
Náklady celkem										
Celkem % n/n-1										
Osobní náklady % n/n-1										
Ostatní provozní náklady % n/n-1										

Podrobné údaje podle služeb (v nominální hodnotě)

Uspořádání letového provozu										
Komunikace										
Navigace										
Dozor										
Pátrací a záchranná činnost										
Letecká informační služba										
Meteorologické služby										
Náklady na dohled										
Ostatní náklady státu										
Náklady celkem										
Celkem % n/n-1										
ATM % n/n-1										
CNS % n/n-1										

Doplňkové informace o nákladech na kapitál a nákladech na společné projekty (v nominálních hodnotách)

Průměrný základ aktiv										
Čistá účetní hodnota dlouhodobých aktiv										
Opravné položky k celkovým aktivům										
Čistá současná aktiva										
Základ aktiv celkem										
Náklady na kapitál %										
Náklady na kapitál podle míry zdanění %										
Návratnost vlastního kapitálu %										
Průměrný úrok z přijatých úvěrů %										
Náklady na společné projekty										
Společný projekt 1										

Doplňkové informace o inflaci a celkových nákladech v reálných hodnotách

Inflace % ⁽¹⁾										
Náklady v reálných hodnotách celkem ⁽²⁾										
Celkem % n/n-1										

Odečet nákladů připisovaných letům VFR, pro které byla udělena výjimka (v nominálních hodnotách)

Náklady celkem										
Náklady na lety VFR, kterým byla udělena výjimka										
Náklady po odečtení celkem ⁽³⁾										

Nákladové položky a položky základu aktiv v milionech v národní měně - výkonové jednotky v milionech

⁽¹⁾ Prognóza inflace použita pro určení stanovených nákladů v nominálních hodnotách – skutečná inflace zaznamenaná EUROSTATEM⁽²⁾ Stanovené náklady (plán výkonnosti) v reálných hodnotách – skutečné náklady v reálných hodnotách⁽³⁾ Stanovené náklady (po odečtení nákladů VFR) vykazované v příloze II (v nominálních hodnotách)

2. DALŠÍ INFORMACE

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

- popis metodiky používané pro přidělování nákladů na zařízení či služby na různé kategorie letových navigačních služeb na základě seznamu zařízení a služeb uvedených v regionálním letovém navigačním plánu ICAO pro evropský region (dokument 7754) a popis metodiky používané pro přidělování daných nákladů různým oblastem zpoplatnění;
- popis a vysvětlení metody přijaté pro výpočet nákladů na odpisy: pořizovací náklady nebo stávající náklady. V případě přijetí metody účtování stávajících nákladů je třeba poskytnout srovnatelné údaje pro pořizovací náklady;
- zdůvodnění nákladů na kapitál, včetně prvků základu aktiv, případné opravné položky k celkovým aktivům a návratnost vlastního kapitálu;
- popis celkových stanovených nákladů pro každé letiště podléhající ustanovením tohoto nařízení u každé oblasti zpoplatnění přibližovacích a letištních služeb; pro letiště, kde obchodní letecká doprava dosahuje méně než 20 000 pohybů za rok, přičemž počet pohybů se počítá jako průměr za předchozí tři roky, mohou být náklady předloženy jako celková částka na letiště;
- stanovení kritérií používaných k přidělení nákladů mezi přibližovací a letištní služby a traťové služby pro každé regulované letiště;
- rozdělení meteorologických nákladů mezi přímé náklady a ‚hlavní náklady na meteorologické služby‘ vymezené jako náklady na podpůrná meteorologická zařízení a služby, které rovněž slouží všeobecným meteorologickým požadavkům. Sem patří všeobecné analýzy a předpovědi, sítě povrchového a výškového meteorologického pozorování, meteorologické komunikační systémy, střediska zpracování dat a podpora základního výzkumu, školení a správy;
- popis metodologie používané pro přidělení celkových nákladů na meteorologické služby a hlavních nákladů na meteorologické služby civilnímu letectví a oblastem zpoplatnění;
- podle požadavku v bodě 1, osmnáct měsíců před začátkem referenčního období popis vykazovaných prognózovaných nákladů a provozu;
- každý rok referenčního období popis vykazovaných skutečných nákladů a jejich rozdílu ve srovnání se stanovenými náklady.“

3) V příloze III se bod 1.2 nahrazuje tímto:

„1.2 Další informace

Poskytovatelé letových navigačních služeb dále poskytnou přinejmenším následující informace:

- popis kritérií používaných pro přidělení nákladů na zařízení či služby mezi různé letové navigační služby na základě seznamu zařízení či služeb uvedených v regionálním letovém navigačním plánu ICAO pro evropský region (dokument 7754);
- popis a vysvětlení rozdílů mezi plánovanými a skutečnými údaji nedůvěrné povahy za rok ($n - 1$);
- popis a vysvětlení pětiletých plánovaných nákladů a investic nedůvěrné povahy vzhledem k očekávanému provozu;
- popis a vysvětlení metody přijaté pro výpočet nákladů na odpisy: pořizovací náklady nebo stávající náklady;
- zdůvodnění nákladů na kapitál, včetně prvků základu aktiv, případné opravné položky k celkovým aktivům a návratnost kapitálu.“

4) Příloha IV se nahrazuje tímto:

„PŘÍLOHA IV

Výpočet traťových výkonových jednotek a jednotkových sazeb

1. Výpočet traťových výkonových jednotek
 - 1.1 Traťové výkonové jednotky se počítají jako násobek faktoru vzdálenosti a faktoru hmotnosti příslušného letadla.
 - 1.2 Faktor vzdálenosti se vypočítá, když se vydělí stem počet kilometrů proletěných v ortogonální vzdálenosti mezi bodem vstupu a bodem výstupu oblastí zpoplatnění v souladu s poslední známou verzí letového plánu předloženého pro let příslušného letadla pro účely toků letového provozu.
 - 1.3 Pokud je bod vstupu a výstupu daného letu v oblastech zpoplatnění totožný, faktor vzdálenosti se rovná vzdálenosti v ortogonální vzdálenosti mezi těmito body a nejvzdálenějším bodem trati letového plánu násobené dvěma.
 - 1.4 Vzdálenost, která se má zohlednit, se sníží o 20 kilometrů v případě každého vzletu z území členského státu a v případě každého přistání na jeho území.
 - 1.5 Faktor hmotnosti, vyjádřený jako číselný údaj zaokrouhlený na dvě desetinná místa, je druhá odmocnina podílu získaného tak, že se vydělí padesáti počet metrických tun maximální certifikované vzletové hmotnosti letadla uvedené v osvědčení o letové způsobilosti či jiném rovnocenném úředním dokumentu předloženém provozovatelem letadla. Je-li tato hmotnost neznámá, použije se hmotnost nejtěžšího známého letadla stejného typu. Pokud má letadlo několik certifikovaných maximálních vzletových hmotností, použije se ta nejvyšší. Pokud provozovatel letadla provozuje dvě či více letadel, která jsou různými verzemi stejného typu, použije se pro každé letadlo uvedeného typu průměrná maximální vzletová hmotnost všech jeho letadel uvedeného typu. Výpočet faktoru hmotnosti každého typu letadla u každého provozovatele se provede alespoň jednou ročně.
2. Výpočet traťových jednotkových sazeb
 - 2.1 Traťová jednotková sazba se počítá před začátkem každého roku referenčního období.
 - 2.2 Vypočte se tak, že prognózovaný počet celkových traťových výkonových jednotek pro příslušný rok se vydělí algebraickým součtem těchto prvků:
 - i) stanovené náklady příslušného roku,
 - ii) použití rozdílu mezi předpokládanou a skutečnou inflací podle ustanovení čl. 6 odst. 1,
 - iii) převody vyplývající ze sdílení rizika provozu uvedeného v čl. 11a odst. 2 až 7,
 - iv) převody z předchozího referenčního období vyplývající ze sdílení rizika nákladů uvedeného v čl. 11a odst. 8,
 - v) slevy a pokuty vyplývající z finančních pobídek podle ustanovení čl. 12 odst. 2,
 - vi) pro první dvě referenční období přeplatky nebo nedoplatky vzniklé členskými státy až do roku 2011 včetně,
 - vii) odečet nákladů na lety pro let podle pravidel za viditelnosti (lety VFR) podle ustanovení čl. 7 odst. 4.“
- 5) Příloha V se nahrazuje tímto:

„PŘÍLOHA V

Výpočet výkonových jednotek přibližovacích a letištních služeb a jednotkových sazeb

1. Výpočet výkonových jednotek přibližovacích a letištních služeb
 - 1.1 Výkonová jednotka přibližovacích a letištních služeb se rovná faktoru hmotnosti dotčeného letadla.
 - 1.2 Faktor hmotnosti, vyjádřený jako číselný údaj zaokrouhlený na dvě desetinná místa, odpovídá jedné padesátině maximální certifikované vzletové hmotnosti letadla vyjádřené v metrických tunách uvedené v příloze IV bodě 1.5 umocněné na 0,7. V pětiletém přechodném období následujícím po výpočtu první jednotkové sazby poplatků za přibližovací a letištní služby podle tohoto nařízení se však tato mocnina pohybuje v rozmezí od 0,5 do 0,9.
 2. Výpočet výkonových jednotek přibližovacích a letištních služeb
 - 2.1 Sazba výkonových jednotek přibližovacích a letištních služeb se vypočte před začátkem každého roku referenčního období.
 - 2.2 Vypočte se tak, že předpokládaný počet celkových výkonových jednotek přibližovacích a letištních služeb pro příslušný rok se vydělí algebraickým součtem těchto prvků:
 - i) stanovené náklady příslušného roku,
 - ii) použití rozdílu mezi prognózovanou a skutečnou inflací podle ustanovení čl. 6 odst. 1,
 - iii) převody vyplývající ze sdílení rizika provozu podle ustanovení čl. 11a odst. 2 až 7,
 - iv) převody z předchozího referenčního období vyplývající ze sdílení rizika nákladů podle ustanovení čl. 11a odst. 8,
 - v) slevy a pokuty vyplývající z finančních pobídek podle ustanovení čl. 12 odst. 2,
 - vi) pro první dvě referenční období přeplatky nebo nedoplatky na poplatcích za přibližovací a letištní služby vzniklé členskými státy až do roku, který předchází uplatňování tohoto nařízení,
 - vii) odečet nákladů na lety podle pravidel za viditelnosti (lety VFR) podle ustanovení čl. 7 odst. 4.“
- 6) Příloha VI se nahrazuje tímto:

„PŘÍLOHA VI

Způsob výpočtu poplatků**1. VÝKAZNÍ TABULKA**

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

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

Tabulka 2 - Výpočet jednotkové sazby

Název oblasti zpoplatnění Název subjektu	Referenční období: N – (N+4)				
Výpočet jednotkové sazby	N	N+1	N+2	N+3	N+4
<p>1. Stanovené náklady v nominální hodnotě a zvýšení o inflaci</p> <p>Stanovené náklady v nominální hodnotě – vyjma VFR (vykazované z přílohy II) Skutečná míra inflace zaznamenaná EUROSTATEM – příloha II Prognóza míry inflace – příloha II Míra inflace – čl. 6 odst. 1: částka, která se má převést, rok n</p> <p>2. Prognóza a skutečné výkonové jednotky celkem</p> <p>Prognóza výkonových jednotek celkem (plán výkonnosti) Skutečné výkonové jednotky celkem Skutečné výkonové jednotky / prognóza výkonových jednotek celkem (v %)</p> <p>3. Náklady zařazené do sdílení rizika provozu (poskyvatelé letových navigačních služeb – ANSP)</p> <p>Stanovené náklady v nominální hodnotě – vyjma VFR (vykazované z přílohy II) Zvýšení o inflaci – čl. 6 odst. 1: částka převedená na rok n Doprava – čl. 11a odst. 2: částky převedené na rok n Sdílení rizika provozu - čl. 11a odst. 2 až 7: dodatečné příjmy převedené na rok n Nekontrolovatelné náklady – čl. 11a odst. 8 písm. c): částky převedené na rok n Sdílení rizika provozu – čl. 11a odst. 2 až 7: ztráty v příjmech převedené na rok n Sleva nebo pokuta za výkonnost – čl. 12 odst. 2 Přepлаты (-) nebo nedoplatky (+) ⁽¹⁾: částky převedené na rok n ⁽¹⁾ Celkem pro výpočet jednotkové sazby rok n</p> <p>Sdílení rizika provozu – čl. 11a odst. 2: dodatečné příjmy, které mají být převedeny, rok n Sdílení rizika provozu – čl. 11a odst. 2: ztráty v příjmech, které mají být převedeny, rok n</p> <p>Parametry pro sdílení rizika provozu</p> <p>% dodatečných příjmů vrácených uživatelům v roce n + 2 – čl. 11a odst. 4 první pododstavec % ztráty v příjmech hrazené uživateli vzdušného prostoru – čl. 11a odst. 4 druhý pododstavec</p> <p>4. Náklady nezařazené do sdílení rizika provozu – čl. 11a odst. 2</p> <p>Stanovené náklady v nominální hodnotě – vyjma VFR (vykazované z přílohy II) Zvýšení o inflaci – čl. 6 odst. 1: částky převedené na rok n Doprava – čl. 11a odst. 2: částky převedené na rok n Nekontrolovatelné náklady – čl. 11a odst. 8 písm. c): částky převedené na rok n Přepлаты (-) nebo nedoplatky (+) ⁽¹⁾: částky převedené na rok n ⁽¹⁾ Celkem pro výpočet jednotkové sazby rok n</p> <p>5. Ostatní příjmy – použitá jednotková sazba (v národní měně)</p> <p>Příjmy z ostatních zdrojů – článek 3 Celkový součet pro výpočet jednotkové sazby rok n</p> <p>Jednotková sazba rok n (v národní měně) Prvek jednotkové sazby ANSP Prvek jednotkové sazby - meteorologické služby Prvek jednotkové sazby - vnitrostátní dozorové orgány států</p> <p>Jednotková sazba rok n, která by byla použita bez ostatních příjmů</p>					

Náklady, příjmy a jiné částky v milionech v národní měně – výkonové jednotky v milionech

(¹) Příloha IV oddíl V bod 2 podbod vi) – přepлаты/nedoplatky vzniklé do roku vstupu nařízení v platnost

2. DALŠÍ INFORMACE

Dotčené členské státy dále shromáždí a poskytnou přinejmenším následující informace:

- popis a odůvodnění zavedení různých oblastí zpoplatnění, zejména s ohledem na oblasti zpoplatnění přibližovacích a letištních služeb a případné křížové subvence mezi letišti;
 - popis a vysvětlení výpočtu předpokládaných účtovatelných výkonových jednotek;
 - popis politiky výjimek a popis finančních prostředků na pokrytí s tím souvisejících nákladů;
 - popis převodů přeplatků nebo nedoplatků vzniklých členskými státy až do roku 2011 na traťových poplatcích a až do roku, který předchází uplatňování tohoto nařízení, na poplatcích za přibližovací a letištní služby;
 - popis nedoplatků převedených v souladu s čl. 11a odst. 4 druhým pododstavcem;
 - popis podle faktorů týkající se částek převedených z předchozího referenčního období v souladu s čl. 11a odst. 8 písm. c);
 - popis jiných příjmů, pokud existují;
 - popis vzorce použitého k výpočtu poplatků za přibližovací a letištní služby;
 - popis a vysvětlení pobídek uplatňovaných v případě uživatelů letových navigačních služeb.“
-