

**Регулатива (ЕЗ) бр. 1794/2006 на Комисијата
од 6 декември 2006 год.
за утврдување на заеднички систем за наплата на услугите на
воздухопловната навигација
(Текст со важност за ЕЕО)**

КОМИСИЈАТА НА ЕВРОПСКИТЕ ЗАЕДНИЦИ,

Имајќи го предвид Договорот за основање на Европската заедница,

Имајќи ја предвид Регулативата (ЕЗ) бр. 550/2004 на Европскиот парламент и на Советот од 10 март 2004 год. за давање на услуги на воздухопловната навигација во единственото европско небо (Регулатива за давање на услуги) [¹], а особено член 15(4) од истата,

Имајќи ја предвид Регулативата (ЕЗ) бр. 549/2004 на Европскиот парламент и на Советот од 10 март 2004 год. за утврдување на рамката за создавање на единствено европско небо (Рамковна Регулатива) [²], а особено член 8(2) од истата,

Со оглед на тоа што:

(1) Од Комисијата се бара да воспостави заеднички систем за наплата на услугите на воздухопловната навигација во целата Заедница. Регулатива која директно се применува е најсоодветниот инструмент за оваа цел, за да се гарантира изедначена примена на заедничкиот систем за наплата во единственото европско небо.

(2) На Еуроконтрол му е даден мандат согласно член 8 (1) од рамковната Регулатива да ѝ помогне на Комисијата во изготвувањето на правила за спроведување за заеднички систем за наплата на услугите на воздухопловната навигација. Оваа Регулатива се заснова на извештајот за мандатот од 29 октомври 2004 год., кој е резултат на тоа.

(3) Изготвувањето на заеднички систем за наплата на услугите на воздухопловната навигација, кои се даваат во сите фази на летот е од исклучително значење за спроведувањето на единственото европско небо. Системот треба да придонесе за постигнување на поголема транспарентност во

¹ Сл. весник L 96, 31.3.2004 год., стр. 10

² Сл. весник L 96, 31.3.2004 год., стр. 1

однос на утврдувањето, воведувањето и спроведувањето на наплати за корисниците на воздушниот простор. Системот треба да поттикне безбедно, ефикасно и ефективно давање на услуги на воздухопловна навигација на корисниците на услугите на воздухопловната навигација, кои го финансираат системот и поттикнуваат интегрирано давање на услуги.

(4) Во согласност со севкупната цел за подобрување на рентабилноста на услугите на воздухопловната навигација, системот за наплата треба да го поттикне подобрувањето на рентабилноста и оперативната ефикасност.

(5) За да обезбедат пристап на патниците до мрежата за воздушен сообраќај и, особено на аеродромите од мала и средна големина, како и на поголемите аеродроми по прифатлива цена, земјите членки треба да можат да ја применуваат истата единечна пресметковна цена за надоместоците за терминални услуги на сите аеродроми опслужувани од истиот давател на услуги на воздухопловна навигација, или на неколку групи на такви аеродроми, во зависност од случајот, за да се покријат вкупните трошоци за терминалните услуги.

(6) Заедничкиот систем за наплата треба да биде во согласност со член 15 од Чикашката конвенција за меѓународно цивилно воздухопловство на ИКАО од 1944 год.

(7) Бидејќи повеќето земји членки се страни на Мултилатералната спогодба за надоместоци за прелети на Еуроконтрол од 12 февруари 1981 год., а Заедницата го потпиша протоколот за пристапување кон ревидираната Конвенција на Еуроконтрол, правилата дадени во оваа Регулатива треба да бидат во согласност со Системот за надоместоци за прелети на Еуроконтрол.

(8) Системот за наплата треба да овозможи оптимално искористување на воздушниот простор, земајќи ги предвид тековите на воздушен сообраќај, а особено во рамките на функционалните блокови на воздушен простор, како што е утврдено согласно член 5 од Регулативата (ЕЗ) бр. 551/2004 на Европскиот парламент и на Советот од 10 март 2004 год. за организација и користење на воздушниот простор во единственото европско небо (Регулатива за воздушен простор).³

³ Сл. весник L 96, 31.3.2004 год., стр. 20

(9) Според изјавата приложена кон Регулативата за воздушен простор
¹Комисијата ќе подготви нацрт извештај до 2008 год. за искуството од создавањето на функционалните блокови на воздушен простор. Тогаш, Комисијата ќе ги процени проблемите кои можат да произлезат од одржувањето на посебни единечни пресметковни цени во рамките на функционалниот блок на воздушен простор.

(10) Потребно е да се утврдат услови за целосни и транспарентни информации за трошковната основа, за да им се стават на располагање навремено на претставниците на корисниците на воздушниот простор и надлежните органи.

(11) Нивото на надоместоци воведени особено за лесните воздухоплови не треба да го спречува користењето на уредите и услугите кои се потребни за безбедноста или воведувањето на нови техники и процедури.

(12) Формулата за наплата на терминални услуги на воздухопловна навигација треба да го одразува различниот вид на тие услуги, во споредба со услугите за прелети во воздушениот сообраќај.

(13) Земјите членки треба да можат да ги одредат своите единечни пресметковни цени колективно, особено кога зоните на наплата се протегаат низ воздушниот простор на повеќе од една земја членка или кога тие се страни на заеднички систем за надоместоци за прелети.

(14) За да се подобри ефикасноста на системот за наплата и да се намалат административните и сметководствените работни активности, земјите членки треба да можат колективно да наплатуваат надоместоци за прелети во рамките на заеднички систем за надоместоци за прелети преку единствен надоместок за лет.

(15) Значајно е да се зајакнат законските средства, кои се потребни за да се осигури навремено и целосно плаќање на надоместоците за воздухопловна навигација од страна на корисниците на услуги на воздухопловна навигација.

(16) Надоместоците кои треба да се воведат за корисниците на воздушниот простор треба да се утврдат и применат правично и транспарентно, по консултација со корисниците. Тие надоместоци треба редовно да се проверуваат.

¹ Сл. весник L 96, 31.3.2004 год., стр. 25

(17) Мерките предвидени со оваа Регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот за единствено небо.

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

ПОГЛАВЈЕ I

ОПШТИ ОДРЕДБИ

Член 1

Предмет и опфат

1. Оваа Регулативата ги утврдува потребните мерки за изработка на систем за наплата на услугите на воздухопловната навигација, кој е во согласност со Системот за надоместоци за прелети на Еуроконтрол.
2. Оваа Регулатива се применува за услугите на воздухопловната навигација, кои ги даваат давателите на услуги во воздушниот сообраќај определени согласно член 8 на Регулативата (ЕЗ) бр. 550/2004 и давателите на услуги за метеорологија, доколку се определени согласно член 9 (1) од таа Регулатива, за општ воздушен сообраќај во рамките на регионите ЕУР и АФИ на ИКАО, во кои земјите членки се одговорни за давање на услуги на воздухопловна навигација.
3. Земјите членки можат да ја применуваат оваа Регулатива за услугите на воздухопловната навигација кои се даваат во воздушниот простор под нивна одговорност во рамките на други региони на ИКАО, под услов да ја информираат Комисијата и другите земји членки за тоа.
4. Земјите членки можат да ја применуваат оваа Регулатива за давателите на услуги на воздухопловна навигација, кои добиле дозвола да даваат услуги на воздухопловна навигација, без да имаат уверение за тоа, во согласност со член 7 (5) од Регулативата за давање на услуги.
5. Земјите членки можат да одлучат да не ја применуваат оваа Регулатива за услуги на воздухопловна навигација, кои се даваат на аеродроми со помалку од 50000 комерцијални движења за воздушен сообраќај годишно, без разлика на максималната маса на полетување и бројот на патнички седишта, при што движењата се бројат како збир на полетувања и слетувања и се пресметуваат како просек од претходните три години.

Земјите членки ја информираат Комисијата за тоа. Комисијата повремено издава ажурирана листа на изземени аеродроми.

6. Без да е во спротивност со примената на принципите од членовите 14 и 15 од Регулативата за давање на услуги, земјите членки можат да одлучат да не ги пресметаат терминалните надоместоци, како што е предвидено со член 11 од оваа Регулатива и да не одредат терминални единечни пресметковни единици како што е наведено во член 13 на оваа Регулатива, за услугите на воздухопловната навигација кои се даваат на аеродромите со помалку од 150000 движења на комерцијален воздушен сообраќај годишно, без разлика на максималната маса на полетување и бројот на патнички седишта, при што движењата се пресметуваат како збир на полетувања и слетувања и се пресметуваат како просек од претходните три години.

Пред да ја донесат таа одлука, земјите членки вршат проценка на степенот до кој се исполнети условите утврдени со Анекс I, вклучувајќи и консултација со претставниците на корисниците на воздушниот простор.

Конечната проценка на тоа дали се исполнети условите и одлуката на земјата членка се објавуваат и доставуваат до Комисијата, со целосно образложение на заклучоците на земјата членка, вклучувајќи го и исходот од консултацијата со корисниците.

Член 2

Дефиниции

За целите на оваа Регулатива се применуваат дефинициите од член 2 од рамковната Регулатива.

Исто така, се применуваат и следните дефиниции:

(а) „корисник на услуги на воздухопловна навигација“ значи корисник на воздухопловот кога бил извршен летот или, доколку не е познат идентитетот на корисникот, сопственик на воздухопловот, освен ако не докаже дека тогаш друго лице било корисник;

(б) „претставник на корисниците на воздушниот простор“ значи секое правно лице или субјект кој ги застапува интересите на една или неколку категории на корисници на услуги на воздухопловна навигација;

(в) „ИФР“ значи правила за инструментално летање, како што е утврдено во Анекс 2 на Чикашката конвенција за меѓународно цивилно воздухопловство од 1944 год. (десето издание-јули 2005 год.);

(в) „ВФР“ значи правила за визуелно летање, како што е утврдено во Анекс 2 на Чикашката конвенција за меѓународно цивилно воздухопловство од 1944 год. (десето издание-јули 2005 год.);

(г) „зона на наплата на прелети“ значи обем на воздушен простор за кој се утврдени единствена трошковна основа и единствена пресметковна цена;

(г) „зона на терминална наплата“ значи аеродром или група на аеродроми за кои се утврдени единствена трошковна основа и единствена пресметковна цена;

(д) „комерцијален воздушен сообраќај“ значи секоја операција на воздухопловот која вклучува превоз на патници, стока или пошта заради надоместок или наем.

Член 3

Принципи на системот за наплата

1. Системот за наплата ги одразува трошоците настанати директно или индиректно при давањето на услуги на воздухопловна навигација.
2. Трошоците за услугите за прелети се финансираат преку надоместоци за прелети воведени за корисниците на услуги на воздухопловна навигација.
3. Трошоците за терминалните услуги се финансираат преку терминални надоместоци воведени за корисниците на услуги на воздухопловна навигација и/или други приходи, вклучувајќи и вкрстени субвенции во согласност со правото на Заедницата.
4. Ставовите 2 и 3 не се во спротивност со финансирањето на иземањата на одредени корисници на услуги на воздухопловна навигација преку други извори на финансирање согласно член 9.
5. Системот за наплата обезбедува транспарентност и консултација за трошковната основа и за распределбата на трошоците помеѓу различни услуги.

Член 4

Утврдување на зони на наплата

1. Земјите членки утврдуваат зони на наплата во воздушниот простор кој спаѓа под нивна одговорност, во кој на корисниците на воздушниот простор им се даваат услуги на воздухопловна навигација.
2. Зоните на наплата се утврдуваат во согласност со активностите и услугите за контрола на летање, по консултација со претставниците на корисниците на воздушниот простор.
3. Зоната на наплата на прелети се протега од земјата до горниот воздушен простор вклучително, без да е во спротивност со можноста земјата членка да воспостави специфична зона за комплексна терминална област, по консултација со претставниците на корисниците на воздушниот простор.
4. Доколку зоните на наплата се протегаат низ воздушниот простор на повеќе од една земја членка, односните земји членки ги прават соодветните подготовки за да осигураат конзистентност и усогласеност во примената на оваа Регулатива за односниот воздушен простор. Тие за тоа ја известуваат Комисијата и Еуроконтрол.

ПОГЛАВЈЕ II

ТРОШОЦИ ЗА ДАВАЊЕТО НА УСЛУГИ НА ВОЗДУХОПЛОВНА НАВИГАЦИЈА

Член 5

Подобни услуги, уреди и активности

1. Давателите на услуги на воздухопловна навигација од член 1 (2) и (4) ги утврдуваат трошоците направени при давањето на услуги на воздухопловна навигација во врска со уредите и услугите, кои се предвидени и спроведени согласно Планот за воздухопловна навигација на ИКАО, Европски регион, во зоните на наплата под нивна одговорност.

Во тие трошоци спаѓаат административни општи трошоци, оние за обука, студии, тестови и проби, како и за истражување и развој, кои се распределени за овие услуги.

2. Земјите членки можат да ги утврдат следните трошоци, кога се направени во врска со давањето на услуги на воздухопловна навигација:

(а) трошоците направени од страна на односните национални органи;

(б) трошоците направени од страна на признатите организации, како што е наведено во член 3 од Регулацијата за давање на услуги;

(в) трошоците кои произлегуваат од меѓународните спогодби.

3. Без да е во спротивност со другите извори на финансирање и заради високо ниво на безбедност, рентабилност и давање на услуги, надоместоците можат да се користат за да се обезбеди финансирање на проекти наменети за помагање на одредени категории на корисници на воздушен простор и/или даватели на услуги на воздухопловна навигација, за да се подобрат колективните инфраструктури за воздухопловна навигација, давањето на услуги на воздухопловна навигација и користењето на воздушниот простор согласно правото на Заедницата.

Член 6

Пресметување на трошоци

1. Трошоците за подобни услуги, уреди и активности во смисол на член 5 се утврдуваат така да бидат усогласени со сметките од член 12 на Регулацијата за давање на услуги за периодот од 1 јануари до 31 декември. Меѓутоа, неповратните влијанија кои се резултат на воведувањето на Меѓународните сметководствени стандарди може да се протегаат во период кој не изнесува повеќе од 15 години.

2. Трошоците од став 1 се расчленети на трошоци за персоналот, други трошоци на работењето, амортизациони трошоци, трошок на капиталот и исклучителни ставки, вклучувајќи и неповратни платени даноци и царини и сите други трошоци поврзани со тоа.

Трошоците за персоналот вклучуваат бруто плата, надоместоци за прекувремена работа, придонеси на вработените за социјално осигурување, како и пензиски трошоци и друга социјална помош.

Другите трошоци на работењето вклучуваат трошоци настанати преку набавка на добра и услуги, кои се користат за давање на услуги на воздухопловна навигација, а особено надворешни услуги, како трошоци за комуникација, надворешен персонал како консултанти, материјал, струја, комуналии, изнајмување на згради, опрема и уреди, одржување, осигурителни трошоци и патни трошоци. Кога давателот на услуги на воздухопловна навигација набавува други услуги на воздухопловна навигација, давателот на услуги го вклучува остварениот расход за тие услуги во своите други трошоци на работењето.

Амортизационите трошоци се однесуваат на вкупните основни средства во употреба наменети за услугите на воздухопловната навигација. Основните средства се амортизираат според нивниот очекуван работен век, со употреба на праволински метод кој се применува на набавната цена на средствата кои се амортизираат. Кога средствата му припаѓаат на давател на услуги на воздухопловна навигација, кој подлежи на механизам на стимулација, како што е наведено во член 12 (2), може да се применува тековно трошковно сметководство, наместо сметководство на набавна цена, за да се пресмета амортизацијата. Методот останува постојан во текот на амортизацијата.

Трошокот на капиталот е еднаков на производот на:

(а) збирот на просечната нето сметководствена вредност на основните средства кои ги користи давателот на услуги на воздухопловна навигација при работата или кои се во подготовка и на просечната вредност на нето тековни средства, кои се потребни за давањето на услуги на воздухопловна навигација; и

(б) пондерираната средина на каматната стапка за долговите и за поврат на капиталот.

Исклучителни ставки се неповратните трошоци поврзани со давањето на услуги на воздухопловна навигација, кои настанале во текот на годината.

3. Заради целите на став 2, петти подстав, факторите на тежина се засноваат на уделот на финансирањето преку долг или сопствен капитал. Каматната стапка на долговите е еднаква на просечната каматна стапка на долговите на давателот на услуги на воздухопловна навигација. При повратот на капитал се зема предвид финансискиот ризик од тоа ако давателот на услуги на воздухопловна навигација се води според стапката на државните обврзници. Кога давателот на услуги на воздухопловна навигација подлежи на механизам на стимулации, како што е наведено во член 12 (2), може да се додаде дополнителна премија за да се осигури соодветно земање предвид на специфичниот финансиски ризик преземен од страна на овој давател.

Кога средствата не му припаѓаат на давателот на услуги на воздухопловна навигација, а се вклучени во пресметувањето на трошокот на капиталот, земјите членки осигуруваат дека трошоците за овие средства не се надоместени два пати.

Член 7

Распределба на трошоци

1. Трошоците за подобните услуги, уреди и активности во смисол на член 5 се распределуваат транспарентно на зоните на наплата во врска со кои тие се всушност настанати.

Кога трошоците се настанати во различни зони на наплата, тие се распределуваат пропорционално врз основа на транспарентна методологија, како што се бара со член 8.

2. Трошокот за терминални услуги се однесува на следниве услуги:

(а) услуги за аеродромска контрола, аеродромско информирање во лет, вклучувајќи и советодавни услуги и услуги за тревога;

(б) услуги во воздушниот сообраќај поврзани со приоѓање и заминување на воздухоплови во рамките на одредено растојание од аеродромот врз основа на оперативните барања;

(в) соодветна распределба на сите други компоненти на услугите на воздухопловна навигација, кои одразуваат пропорционално распоредување на услугите за прелети и терминалните услуги.

3. Трошокот за услугите за прелети се однесува на трошоците од став 1 и на исклучувањето на трошоците од став 2.

4. Доколку се одобрат иземања за летовите по правилата на визуелно летање согласно член 9, давателот на услуги на воздухопловна навигација ги идентификува трошоците за услугите на воздухопловна навигација настанати за летовите по правила на визуелно летање одделно од трошоците настанати за летовите по правила на инструментално летање. Овие трошоци можат да се утврдат преку методологија за гранични трошоци, земајќи ги предвид

придобивките за летовите по правила на инструментално летање, кои произлегуваат од услугите дадени за летовите по правила на визуелно летање.

Член 8

Транспарентност на трошковната основа

1. Без да е во спротивност со член 18 од Регулацијата за давање на услуги, земјите членки и/или давателите на услуги на воздухопловна навигација организираат размена на информации за трошковните основи, планираните инвестиции и очекуваниот сообраќај со претставниците на корисниците на воздушниот простор, доколку вторите го бараат тоа. Како резултат на тоа, тие транспарентно ги ставаат на располагање своите односни трошоци утврдени согласно член 5 на претставниците на корисниците на воздушниот простор, Комисијата и каде што одговара, Еуроконтрол, барем на годишна основа.

2. Информациите од став 1 се засноваат на табелите за известување и деталните правила пропишани во Анекс II, или тогаш кога земјата членка ја донела одлуката од член 1 (б), или ѝ укажала на Комисијата дека размислува да донесе таква одлука, во Анекс III дел 1.

ПОГЛАВЈЕ III

ФИНАНСИРАЊЕ НА ДАВАЊЕТО НА УСЛУГИ НА ВОЗДУХОПЛОВНА НАВИГАЦИЈА ПРЕКУ НАДОМЕСТОЦИ ЗА ВОЗДУХОПЛОВНА НАВИГАЦИЈА

Член 9

Измемања од надоместоците за воздухопловна навигација

1. Земјите-членки ги изземаат од надоместоци за прелети:

(а) летовите кои ги вршат воздухоплови со дозволена максимална тежина на полетување помалку од два метрички тона;

(б) мешовити летови според правила на визуелно летање/правила на инструментално летање во наплатните зони, каде тие се вршат исклучиво според правила на визуелно летање и каде не се наплаќа надоместок за летови според правила на визуелно летање;

(в) летовите кои се вршат исклучиво заради превоз, на официјална мисија, на монарх на власт и на неговото непосредно семејство, претседатели, премиери и министри во влада; во сите случаи ова мора да се докаже со соодветен показател на статусот на планот на летот;

(г) летови за потрага и спасување овластени од страна на соодветниот надлежен орган.

2. Земјите-членки можат да ги изземат од надоместоци за прелети:

(а) воените летови кои ги вршат воените воздухоплови на која било земја;

(б) летовите за обука кои се вршат исклучиво заради добивање на дозвола, или овластување, во случај на летечки екипаж од пилотска кабина, каде што тоа се означува со соодветна забелешка во планот на летот; летовите мора да се вршат единствено во рамките на воздушниот простор на односната земја членка; летовите не смеат да служат за превоз на патници и/или стока, ниту пак за позиционирање или прелетување на воздухопловот;

(в) летовите кои се вршат исклучиво заради проверка или тестирање на опремата или кои се планира да се користат како земски средства за воздухопловна навигација, со исклучок на позиционите летови од страна на односните воздухоплови;

(г) летови кои завршуваат на аеродромот од кој полетал воздухопловот и во текот на кои не е направено меѓу-слетување;

(д) летови по правила на визуелно летање;

(ф) хуманитарни летови овластени од страна на соодветниот надлежен орган;

(е) летови на царината и полицијата.

3. Земјите членки можат да ги изземат од терминални надоместоци летовите од став 1 и 2.

4. Направените трошоци за изземените летови не се земаат предвид при пресметка на единечните пресметковни цени.

Овие трошоци се состојат од:

(а) трошоците за изменените летови по правила на визуелно летање, како што е утврдено со член 7(4); и

(б) трошоците за изменените летови по правила на визуелно летање, кои се пресметуваат како производ од настанатите трошоци за летовите по правила на инструментално летање и соодносот на бројот на изменени услужни единици и вкупниот брј на услужни единици; настанатите трошоци за летовите по правила на инструментално летање се еднакви на вкупните трошоци минус трошоците за летовите по правилата на визуелно летање.

Земјите членки осигуруваат дека на давателите на услуги на воздухопловна навигација им се надоместуваат услугите кои ги даваат за изменените летови.

Член 10

Пресметка на надоместоци за прелети

1. Надоместокот за прелет за одреден лет во одредена зона на наплата на прелети е еднаков на производот на единечната пресметковна единица утврдена за оваа зона на наплата на прелети и услужните единици за прелети за овој лет.
2. Без да е во спротивност со спроведувањето на механизмот на стимулација за давателите на услуги за воздухопловна навигација од страна на земјата членка согласно член 12(2), единечната пресметковна единица во зоната на наплата на прелети се пресметува преку делење на предвидениот број на услужни единици за прелети за кои се плаќа за односната година со предвидените трошоци за услуги на воздухопловна навигација. Предвидените трошоци го вклучуваат билансот кој е резултат на превисоко или прениско надоместување од претходните години.
3. Услужните единици за прелети се пресметуваат согласно Анекс IV.

Член 11

Пресметка на терминални надоместоци

1. Без да е во спротивност со можноста согласно член 3 за финансирање на терминални услуги на воздухопловна навигација преку други извори на финансирање, терминалниот надоместок за одреден лет во одредена зона на терминална наплата е еднаков на производот од единечната пресметковна цена

утврдена за оваа зона на терминална наплата и терминалните услужни единици за овој лет.

2. Без да е во спротивност со спроведувањето на механизмот на стимулација за давателите на услуги на воздухопловна навигација од страна на земјата членка, согласно член 12(2), единечната пресметковна единица во зоната на терминална наплата се пресметува преку делење на предвидениот број на терминални услужни единици за кои се плаќа за односната година со предвидените трошоци за услуги на воздухопловна навигација. Предвидените трошоци го вклучуваат билансот кој е резултат на превисоко или прениско надоместување од претходните години.

3. Терминалните услужни единици се пресметуваат согласно Анекс V.

Член 12

Механизми на стимулација

1. Земјите членки можат да воспостават или да одобрат механизми на стимулација, кои се состојат од финансиски предности или недостатоци, кои се применуваат на правична и транспарентна основа како поддршка на подобрувањата во давањето на услуги на воздухопловна навигација, што резултира со различно пресметување на надоместоците, како што е наведено во ставовите 2 и 3. Овие стимулации можат да се применуваат за давателите на услуги на воздухопловна навигација и/или корисниците на воздушниот простор.

2. Кога земјата членка ќе одлучи да примени механизам на стимулација за давателите на услуги на воздухопловна навигација, таа, по консултациите од член 15, однапред ги одредува условите за утврдување на максималното ниво на единечна пресметковна цена или за приходот за секоја година за период кој не изнесува повеќе од пет години. Овие услови се утврдуваат во однос на планираното ниво на трошоци (вклучувајќи го и трошокот на капиталот) во текот на периодот и исто така можат да ги пропишат финансиските модуляции (над или под очекуваните трошоци) кои се засноваат на конкретните аспекти на изведбата на давателите на услуги на воздухопловна навигација, кои може да вклучуваат ефикасност, квалитет на услугата, изработка на одредени проекти, важни настани или надлежности или ниво на соработка со други даватели на услуги на воздухопловна навигација, со цел да се земат предвид мрежните влијанија.

3. Кога земјата членка ќе одлучи да примени механизам на стимулација, вклучувајќи и ноќни модулации, за корисниците на услугите на воздухопловна навигација, таа, по консултациите од член 15 ги модулира надоместоците кои тие ги направиле за да ги одрази обидите на тие корисници за оптимизирање на користењето на услугите на воздухопловната навигација, да ги намали севкупните трошоци за овие услуги и да ја зголеми нивната ефикасност, особено преку намалување на надоместоците според авионската опрема која го зголемува капацитетот или преку компензирање на непријатноста при избирање на линии со помалку сообраќај.

Механизмот на стимулација е со ограничен период, опфат и износ. Со проценетите заштеди создадени преку подобрувањата на оперативната ефикасност треба барем најмалку да се компензира трошокот за стимулациите во разумна временска рамка. Планот е во согласност со редовна ревизија која ги вклучува претставниците на корисниците на воздушниот простор.

4. Земјите членки кои воспоставиле или одобриле механизми на стимулација го следат правилното спроведување на овие механизми на стимулација од страна на давателите на услуги на воздухопловна навигација.

Член 13

Одредување на единечни пресметковни цени за зоните на наплата

1. Земјите членки осигуруваат дека се одредуваат единечни пресметковни цени за секоја зона на наплата на годишна основа. Тие исто така можат да осигурат дека единечните пресметковни цени се одредуваат однапред за секоја година во период кој не изнесува повеќе од пет години.

2. Во случај на неочекувани поголеми промени на сообраќајот или на трошоците, единечните пресметковни цени можат да се изменат во текот на годината.

3. Земјите членки ја информираат Комисијата и Еуроконтрол, по потреба, за единечните пресметковни цени за секоја зона на наплата.

Член 14

Наплата на надоместоци

1. Земјите членки можат да наплатуваат надоместоци преку единечна наплата по лет.

2. Корисниците на услугите на воздухопловната навигација веднаш и целосно ги плаќаат сите надоместоци за воздухопловна навигација.

3. Земјите членки осигуруваат дека се применуваат ефективни мерки на присила. Во овие мерки можат да спаѓаат одбивање на давање на услугите, казнување на воздухоплови или други мерки на присила согласно применливиот закон.

Член 15

Транспарентност на механизмот на наплата

1. Земјите членки осигуруваат дека претставниците на корисниците на воздушниот простор редовно се консултираат за политиката за наплата. За таа цел, тие им ги доставуваат потребните информации за нивниот механизам на наплата, како што е наведено во Анекс VI, или тогаш кога земјата членка ја донела одлуката од член 1 (б), со потребните информации наведени во Анекс III, дел 2 и организираат ефективно и транспарентно рочиште за консултација, за да ги претстават овие информации, како и информациите од член 8, во присуство на вклучените даватели на услуги на воздухопловна навигација.

2. Без да е во спротивност со член 18 од Регулативата за давање на услуги, односната документација се става на располагање на претставниците на корисниците на воздушниот простор, Комисијата, Еуроконтрол и домашните надзорни органи три недели пред рочиштето за консултација.

ПОГЛАВЈЕ IV

ЗАВРШНИ ОДРЕДБИ

Член 16

Жалба

Земјите членки осигуруваат дека одлуките кои се донесени согласно оваа Регулатива се правилно образложени и подлежат на ефективна постапка за ревизија и/или жалба.

Член 17

Олеснување на следењето на сообразноста

Давателите на услуги на воздухопловна навигација ги олеснуваат инспекциите и прегледите од страна на државниот надзорен орган или од страна на призната организација која постапува во име на втората, вклучувајќи и посети на терен. Лицата кои се овластени од тие органи се овластени:

- (а) да ги проверуваат односните сметководствени документи, деловни книги, залихи и секој друг материјал од значење за утврдувањето на надоместоците за воздухопловна навигација;
- (б) да земаат примероци или извадоци од тие документи;
- (в) да бараат усни објаснувања на самото место;
- (г) да влезат во односните простории, земјишта или превозни средства.

Тие инспекции и прегледи се вршат во согласност со процедурите кои се во сила во земјата членка во која треба да се извршат.

Член 18

Влегување во сила

1. Оваа Регулатива влегува во сила на седмиот ден по нејзиното објавување во Службениот весник на Европската унија.
2. Оваа Регулатива се применува од 1 јануари 2007 год.

Меѓутоа, земјите членки можат да отстапат од примената на членовите 9, 10, 12, 13 и 14 за надоместоците за прелети до 1 јануари 2008 год.

Земјите членки можат да отстапат од примената на член 9 и членовите од 11 до 15 за терминалните надоместоци до 1 јануари 2010 год.

Доколку земјите членки одлучат да отстапат од примената согласно вториот и третиот подстав, тие ја известуваат Комисијата за тоа.

Оваа Регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји членки.

Брисел, 6 декември 2006 год.

За Комисијата

Jacques Barrot

Потпретседател

АНЕКС I

ПРОЦЕНКА НА УСЛОВИТЕ ЗА ДАВАЊЕ НА УСЛУГИ НА ВОЗДУХОПЛОВНА НАВИГАЦИЈА НА АЕРОДРОМИТЕ КОИ СПАЃААТ ПОД ЧЛЕН 1 (6)

Согласно член 1 (6) треба да се проценат следните услови:

1. Степенот до кој давателите на услуги на воздухопловна навигација можат слободно да понудат да дадат услуги на воздухопловна навигација на аеродромите или да се повлечат од тоа:

-постоење или непостоење на какви било значајни економски бариери кои би го спречиле давателот на услуги на воздухопловна навигација да нуди да даде услуги на воздухопловна навигација или да се повлече од тоа,

-постоење или непостоење на какви било значајни законски бариери кои би го спречиле давателот на услуги на воздухопловна навигација да нуди да даде услуги на воздухопловна навигација или да се повлече од тоа,

-должина на траење на договорот,

-постоењето на процедура која овозможува финансиските средства и персоналот да се префрлат од еден давател на услуги на воздухопловна навигација во друг.

2. Степенот до кој аеродромите слободно можат да определат кој ќе ги дава нивните услуги на воздухопловна навигација, вклучувајќи ја и можноста за самостојно добавување:

-постоење или непостоење на можност на аеродромите да се насочат кон самостојно добавување на услуги на воздухопловна навигација,

-постоење или непостоење на законски, договорни или практични бариери за способноста на аеродромот да го промени давателот на услуги на воздухопловна навигација,

-улогата на претставниците на корисниците на воздушниот простор во процесот на селекција на давателот на услуги на воздухопловна навигација.

3. Степенот до кој постои избор на даватели на услуги на воздухопловна навигација од кои аеродромите можат да избираат:

-постоењето или непостоењето на структурна нефлексибилност, која го ограничува ефективниот избор на услуги на воздухопловна навигација за аеродромите,

-доказ за алтернативни даватели на услуги на воздухопловна навигација, вклучувајќи ја и можноста за самостојно добавување, која дава избор при селекцијата на услугите на воздухопловна навигација од страна на аеродромите.

4. Степенот до кој аеродромите подлежат на притисоци поради комерцијалните цени или регулатива заснована на стимулации.

-дали аеродромите активно конкурираат за деловното работење на авиопревозниците,

-степенот до кој аеродромите го сносат надоместокот за услугите на воздухопловната навигација,

-дали аеродромите работат во конкурентно опкружување или согласно економски стимулации наменети да ги покријат цените или на друг начин да ги стимулираат намалувања на трошоците.

Подетални податоци според услуги

Управување со воздушниот сообраќај									
Комуникација									
Навигација									
Надзор									
Потрага и спасување									
Воздухопловни информации									
Метеоролошки услуги									
Трошоци за надзор									
Други државни трошоци									
Вкупно трошоци									

(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

Дополнителни информации за девизниот курс на националната валута во однос на еврото

Девизен курс (1евро=)									
--------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--

(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

Дополнителни информации за трошокот на капиталот

Просечен капитал од работењето									
Од кој, просечни долгорочни финансиски средства									
Трошок на капиталот пред оданочување (%)									
Поврат на сопствениот капитал (%)									
Просечна камата на долговите (%)									

2. ДОПОЛНИТЕЛНИ ИНФОРМАЦИИ

Исто така, земјите членки и давателите на услуги на воздухопловна навигација ги даваат најмалку следниве информации:

-опис на методологијата која се користи за распределба на трошоците за уредите или услугите помеѓу различни услуги на воздухопловна навигација врз основа на листата на опрема и услуги наведена во Регионалниот план за воздухопловна навигација на ИКАО, Европски регион (Док 7754) и опис на методологијата која се користи за распределба на тие трошоци помеѓу различните зони на наплата,

-опис и објаснение на разликите помеѓу планираните и реалните износи за годината (n-1),

-опис и објаснение на петогодишните планирани трошоци врз основа на планот на деловното работење,

-опис на трошоците направени од страна на земјите членки (други државни трошоци),

-опис и објаснение на усвоениот метод за пресметка на трошоците за амортизација: набавни цени или тековни трошоци. Кога се усвојува тековно трошковно сметководство, обезбедување на споредбени податоци за набавната цена,

-оправданост на трошокот на капиталот, вклучувајќи ги и компонентите на основата на средствата,

-опис на трошокот за секој аеродром за секоја зона на терминална наплата; за аеродроми со помалку од 20000 движења за комерцијален воздушен сообраќај годишно, кои се пресметуваат како просек од претходните три години, трошоците можат да се претстават вкупно по аеродром,

-расчленување на трошоците за метеорологија помеѓу директните трошоци и „основните трошоци за МЕТ“, дефинирани како трошоци на придружните метеоролошките уреди и услуги, кои исто така во принцип служат за метеоролошките услуги. Тука спаѓа општа анализа и предвидување, радарски и сателитски опсервации на времето, опсервациони мрежи на земја и горен воздушен простор, метеоролошки комуникациски системи, центри за обработка на податоци и придружно темелно истражување, обука и управување,

-опис на методологијата која се користи за распределба на вкупните трошоци за МЕТ и основни трошоци за МЕТ за цивилно воздухопловство и помеѓу зоните на наплата.

Вкупно трошоци									
---------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--

1.2. Дополнителни информации

Исто така, давателите на услуги на воздухопловна навигација ги даваат најмалку следните информации:

-опис на методологијата која се користи за распределба на трошоците за уредите или услугите помеѓу различните услуги на воздухопловна навигација врз основа на листата на опрема и услуги наведени во Регионалниот план за воздухопловна навигација на ИКАО, Европски регион (Док 7754),

-опис и објаснение на разликите помеѓу планираните и реалните износи за годината (n-1), кои не се доверливи,

-опис и објаснение на петогодишните планирани трошоци и инвестиции во однос на очекуваниот сообраќај, кои не се доверливи,

-опис и објаснение на усвоениот метод за пресметка на трошоците за амортизација: набавни цени или тековни трошоци.

-објаснение за трошокот на капиталот.

2. ФИНАНСИРАЊЕ НА УСЛУГИТЕ НА ВОЗДУХОПЛОВНА НАВИГАЦИЈА

Давателите на услугите на воздухопловна навигација ги даваат следните информации за секоја зона на терминална наплата:

-опис на начинот (-ите) на кои се финансираат трошоците за услуги на воздухопловна навигација.

АНЕКС IV

ПРЕСМЕТКА НА УСЛУЖНИТЕ ЕДИНИЦИ ЗА ПРЕЛЕТИ

1. Услужната единица за прелети се пресметува со множење на факторот на растојание и факторот на тежина за односниот воздухоплов.
 2. Факторот на растојание се добива со делење на бројот на прелетани километри во растојание на голем круг помеѓу влезната и излезната точка на зоните на наплата со сто, според последниот познат план на лет поднесен од страна на односниот воздухоплов заради целите на протокот на воздушниот сообраќај.
 3. Доколку излезната и влезната точка на еден лет се идентични во зоната на наплата, факторот на растојание е еднаков на растојанието во растојанието на големиот круг помеѓу овие точки и најдалечната точка на планот на летот.
 4. Растојанието кое треба да се земе предвид се намалува за 20 километри за секое полетување од територијата на земјата членка и секое слетување на неа.
 5. Факторот на тежина, изразен во износ сведен на две децимали, е квадратен корен од количникот добиен со делење на бројот на метрички тони во максималната потврдена тежина при полетување на воздухопловот со педесет, како што е наведено во уверението за пловидбеност или кој било официјален документ обезбеден од страна на корисникот на воздухопловот. Тогаш кога оваа тежина не е позната, се користи тежината на најтешкиот познат воздухоплов од истиот тип. Тогаш кога воздухопловот има повеќе потврдени максимални тежини на полетување, се користи максималната. Тогаш кога корисникот на воздухопловите користи два или повеќе воздухоплова кои се различни верзии на истиот тип, просечната од максималните тежини на полетување на сите негови воздухоплови од тој тип се користат за секој воздухоплов од тој тип. Пресметката на факторот на тежина по тип на воздухоплов и по корисник се врши еднаш годишно.
-

АНЕКС V

ПРЕСМЕТКА НА ТЕРМИНАЛНИТЕ УСЛУЖНИ ЕДИНИЦИ

1. Терминалната услужна единица е еднаква на факторот на тежина за односниот воздухоплов.
2. Факторот на тежина, изразен како износ сведен на две децимали, е количникот добиен со делење на бројот на метричките тони на најголемата потврдена тежина на полетување на воздухопловот од Анекс IV, став 5 со педесет, до јачина од 0, 7. Меѓутоа, во преодниот период од пет години по пресметувањето на првата терминална единечна пресметковна цена согласно оваа Регулатива, овој степен показател се содржи помеѓу 0, 5 и 0, 9.

АНЕКС VI

МЕХАНИЗАМ НА НАПЛАТА

1. ТАБЕЛА ЗА ИЗВЕСТУВАЊЕ

Земјите членки ја пополнуваат следната табела за известување за секоја зона на наплата под нивна одговорност. Земјите членки исто така обезбедуваат пречистена Табела 1 за секоја зона на наплата под нивна одговорност. Кога зоната на наплата се протега низ воздушниот простор на повеќе од една земја членка, тие заеднички ја пополнуваат табелата согласно договорите од член 4 (4).

Износите се реалните износи за годината (n-3) до годината (n-1) и планираните износи за годината (n) па натаму. „Вкупните трошоци“ се утврдуваат како збир на сите вкупни трошоци наведени во Табела 1, кои се распределени во оваа зона на наплата.

Табела 2

Пресметка на единечната пресметковна цена

Организација (и):

Зона на наплата:

Година n:

(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

Единечна пресметковна цена (во евра)

Вкупно трошоци ⁽¹⁾									
Трошоци за изземени летови									
Износи пренесени во годината (n)									
Приход од други извори									
Трошоци за кои се плаќа									
Вкупно услужни единици									
Услужни единици за кои се плаќа									
Единечна пресметковна цена²									

¹Како збир на сите трошоци претставени во Табела 1, кои се распределени на оваа зона на наплата (кога одредени услуги на воздухопловна навигација се ангажирани однадвор, трошокот кој треба да се земе предвид е трошокот на годишниот расход).

² Единечна пресметковна цена=Трошок за кој се плаќа/Услужни единици за кои се плаќа

2. ДОПОЛНИТЕЛНИ ИНФОРМАЦИИ

Исто така, односните земји членки ги собираат и обезбедуваат најмалку следниве информации:

-опис и образложение за воспоставување на различни зони на наплата, особено во однос на зоната на терминална наплата и потенцијалните вкрстени субвенции помеѓу аеродромите,

-опис и објаснение за пресметката на предвидените услужни единици за кои се плаќа,

-опис и објаснение на методологијата која се користи во однос на надоместување на салдото, што е резултат на превисоко или прениско надоместување од претходните години,

-опис на политиката за изземања и опис на финансиските средства за покривање на поврзаните трошоци,

-опис на приходот од други извори кога постојат,

-опис и објаснение на стимулациите кои се применуваат за давателите на услуги на воздухопловна навигација и, особено, за модалитетите кои треба да се применат при воспоставувањето на регулаторните услови за нивото на единечните пресметковни цени.

Опис и објаснение на целите во смисол на изведбата и на модалитетите кои треба да ги земат предвид при одредувањето на максималните единечни пресметковни цени,

-опис на плановите на давателите на услуги на воздухопловна навигација, за да се задоволи планираната побарувачка и целите на изведбата,

-опис и објаснение на стимулациите кои се применуваат за корисниците на услуги на воздухопловна навигација.
