

UNIVERZA V LJUBLJANI  
EKONOMSKA FAKULTETA

DIPLOMSKO DELO

SIMONA DOLŠEK

UNIVERZA V LJUBLJANI  
EKONOMSKA FAKULTETA

DIPLOMSKO DELO  
**FINANCIRANJE NAVIGACIJSKIH SLUŽB ZRAČNEGA PROMETA**

Ljubljana, junij 2006

SIMONA DOLŠEK

## **IZJAVA**

Študentka Simona Dolšek izjavljam, da sem avtorica tega diplomskega dela, ki sem ga napisala pod mentorstvom prof. dr. Nevenke Hrovatin, in dovolim objavo diplomskega dela na fakultetnih spletnih straneh.

V Ljubljani, 14.6.2006

Podpis: \_\_\_\_\_

## KAZALO

<b>1. UVOD</b> .....	<b>1</b>
<b>2. ZRAČNI PROMET</b> .....	<b>2</b>
<b>2.1 Letalski prevozniki</b> .....	<b>2</b>
2.1.1 Opredelitev letalskih prevoznikov .....	2
2.1.2 Dejavnost letalskih prevoznikov .....	3
<b>2.2 Letališča</b> .....	<b>3</b>
2.2.1 Opredelitev letališč .....	3
2.2.2 Dejavnost letališč .....	4
<b>2.3 Navigacijske službe zračnega prometa</b> .....	<b>4</b>
2.3.1 Opredelitev navigacijskih služb zračnega prometa .....	4
2.3.2 Dejavnost navigacijskih služb zračnega prometa .....	7
<b>3. JAVNO PODJETJE KONTROLA ZRAČNEGA PROMETA SLOVENIJE</b> .....	<b>9</b>
<b>3.1 Zgodovina slovenske kontrole zračnega prometa</b> .....	<b>9</b>
<b>3.2 Ustanovitev in dejavnost javnega podjetja</b> .....	<b>9</b>
<b>3.3 Vloga države z vidika nadzorovanja in regulacije delovanja javnega podjetja</b> .....	<b>11</b>
<b>3.4 Mednarodno sodelovanje</b> .....	<b>12</b>
3.4.1 Mednarodne organizacije .....	12
3.4.1.1. <i>Mednarodna organizacija za civilno letalstvo</i> .....	12
3.4.1.2. <i>Evropska organizacija za varnost zračnega prometa</i> .....	13
3.4.1.3. <i>Evropska konferenca civilnega letalstva</i> .....	13
3.4.1.4. <i>Združeni letalski organi</i> .....	14
3.4.1.5. <i>Mednarodna organizacija navigacijskih služb zračnega prometa</i> .....	14
3.4.2 Mednarodno regionalno povezovanje .....	14
3.4.2.1. <i>CEATS</i> .....	15
3.4.2.2. <i>Enotni tehnični sistem upravljanja zračnega prometa</i> .....	17
<b>4. EVROPSKI SISTEM PRISTOJBIN NA ZRAČNIH POTEH</b> .....	<b>17</b>
<b>4.1 Enotni sistem pristojbin na zračnih poteh</b> .....	<b>18</b>
<b>4.2 Zakonska določila</b> .....	<b>21</b>
<b>4.3 Izračun pristojbin na zračnih poteh</b> .....	<b>21</b>
<b>4.4 Določanje stroškovne baze in izračun cene na enoto storitve</b> .....	<b>24</b>
4.4.1 Določanje stroškovne baze .....	25
4.4.1.1. <i>Nacionalni stroški</i> .....	26
4.4.1.2. <i>Stroški Eurocontrol</i> .....	27

4.4.1.3. Stroški oproščenih letov .....	28
4.4.2 Usklajevalni mehanizem .....	29
4.4.3 Določitev storitvenih enot .....	30
4.4.4 Izračun cene na enoto storitve .....	30
<b>4.5 Posvetovanja z uporabniki .....</b>	<b>32</b>
4.5.1 Večstranska posvetovanja .....	32
4.5.2 Dvostranska posvetovanja .....	32
<b>4.6 Postopki zaračunavanja pristojbin in plačilni pogoji .....</b>	<b>33</b>
4.6.1 Zbiranje podatkov .....	33
4.6.2 Obveznost za plačilo pristojbine .....	33
4.6.3 Plačilni pogoji .....	33
<b>4.7 Nakazilo zbranih pristojbin.....</b>	<b>34</b>
<b>4.8 Način financiranja javnega podjetja .....</b>	<b>35</b>
<b>5. ENOTNO EVROPSKO NEBO .....</b>	<b>37</b>
<b>5.1 Zakonodaja enotnega evropskega neba .....</b>	<b>38</b>
5.1.1 Predstavitev paketa zakonodaje .....	38
5.1.2 Spremembe, ki jih prinaša zakonodaja enotnega evropskega neba .....	39
<b>5.2 Sistem pristojbin po zakonodaji enotnega evropskega neba.....</b>	<b>39</b>
<b>6. SKLEP.....</b>	<b>41</b>
<b>LITERATURA .....</b>	<b>43</b>
<b>VIRI .....</b>	<b>44</b>
<b>POMEN IZRAZOV IN KRATIC</b>	

## KAZALO TABEL

Tabela 1: Primer izračuna enojne pristojbine za polet iz Stockholma v Amsterdam na dan 1. julij 2005 .....	24
Tabela 2: Prikaz izračuna nacionalne cene na enoto storitve za Slovenijo za leti 2005 in 2004 v EUR.....	31

## KAZALO SLIK

Slika 1: Pojmovanje navigacijskih služb zračnega prometa po ICAO.....	6
Slika 2: Države članice Eurocontrola.....	13
Slika 3: Države podpisnice sporazuma CEATS.....	15
Slika 4: Letalski promet po številu operacij za spodnji (pod 285 FL) in zgornji (nad 285 FL) zračni prostor za Republiko Slovenijo v letih 2000 do 2004 (brez Mura sektorja) .....	16
Slika 5: Deleži posameznih vrst dohodka izvajalcev storitev navigacijskih služb zračnega prometa v srednjeevropskih državah za leto 2003 .....	18
Slika 6: Deleži storitvenih enot po posameznih kategorijah, ki so oproščene plačila pristojbine v državah članicah Eurocontrola, za srednjeevropske države za leto 2004 v odstotkih ..	29

## 1. UVOD

Vsaka država, podpisnica Konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu, ima popolno in izključno suverenost v zračnem prostoru nad svojim ozemljem. V okviru te suverenosti so države odgovorne za zagotavljanje storitev navigacijskih služb zračnega prometa, ki se morajo izvajati na način, da so zagotovljene varnost, rednost in nemotenost v zračnem prometu.

Zagotavljanje javnega interesa, naravni monopol in nadzor državnih organov so glavne značilnosti dejavnosti navigacijskih služb zračnega prometa. V Republiki Sloveniji se del navigacijskih služb zračnega prometa zagotavlja v pogojih obvezne republiške gospodarske javne službe v okviru javnega podjetja Kontrola zračnega prometa Slovenije, d.o.o., del pa v okviru sistema državne uprave pri pristojnih ministrstvih.

Namen diplomskega dela je predstaviti sistem financiranja navigacijskih služb zračnega prometa v državah podpisnicah Večstranskega sporazuma o pristojbinah na zračnih poteh, s katerim so se države dogovorile za skupno politiko oblikovanja, zaračunavanja in pobiranja pristojbin na zračnih poteh, ki predstavljajo enega glavnih virov dohodka izvajalcev storitev navigacijskih služb zračnega prometa.

Diplomsko delo sestavlja šest poglavij. Prvo poglavje je namenjeno uvodu. V drugem poglavju so predstavljene glavne značilnosti temeljnih nosilcev dejavnosti zračnega prometa, in sicer letalskih prevoznikov, letališč in navigacijskih služb zračnega prometa. Temu sledi poglavje, v katerem je opisano javno podjetje Kontrola zračnega prometa Slovenije, d.o.o., ki je edino usposobljeno podjetje v Republiki Sloveniji, ki izvaja storitve navigacijskih služb zračnega prometa. V sklopu tega poglavja so predstavljeni zgodovina slovenske kontrole zračnega prometa, ustanovitev javnega podjetja, dejavnost in nadzor nad delovanjem javnega podjetja ter sodelovanje Republike Slovenije oziroma javnega podjetja v mednarodnih organizacijah in mednarodnih projektih. Četrto poglavje, ki predstavlja osrednji del diplomskega dela, opisuje evropski sistem pristojbin na zračnih poteh. V okviru tega poglavja je opisano delovanje sistema, postopek izračuna pristojbin na zračnih poteh ter na koncu način financiranja javnega podjetja. Predstavitvi projekta enotnega evropskega neba, katerega cilj je skozi proces reorganizacije evropskega zračnega prostora povečati varnost, zmogljivost in učinkovitost kontrole zračnega prometa, je namenjeno peto poglavje. V njem je predstavljena zakonodaja enotnega evropskega neba, spremembe, ki jih prinaša, ter sistem pristojbin po zakonodaji enotnega evropskega neba. Šesto poglavje pa je namenjeno sklepu.

Pri pisanju diplomskega dela sem večino informacij in literature pridobila na internetu, na spletnih straneh mednarodnih organizacij, povezanih z zračnim prometom. Informacije sem dobila tudi v strokovnih revijah ter s pogovori z zaposlenimi v javnem podjetju Kontrola zračnega prometa Slovenije, d.o.o.

## **2. ZRAČNI PROMET**

Zračni promet je mogoče opredeliti kot prevoz potnikov in blaga z zrakoplovi po zračnih poteh, vključno z vsemi operacijami in komunikacijami v zračnem prevozu. Zračni promet je širši pojem od zračnega prevoza, saj vključuje tudi dejavnosti, ki so povezane z odpremo blaga, kontrolo blaga pri tovoru in raztovoru v in iz letal ter zavarovanjem letal, potnikov in blaga v zračnem prometu. Zračni prevoz je opredeljen kot gospodarska dejavnost prevoza, prenosa ter premeščanja blaga in potnikov z vsemi vrstami zrakoplovov po zračnih poteh, ki se lahko opravlja za gospodarski ali negospodarski namen (Zelenika, 2001, str. 45).

Zračni promet tvori edinstveno globalno mrežo, ki povezuje ljudi, države in kulture. Je ena najbolj razširjenih dejavnosti v svetovnem merilu, saj zaradi številnih ekonomskih in družbenih koristi predstavlja osnovni pogoj gospodarskega napredka moderne družbe (Dokuzov, 2004, str. 11). Zračni promet vpliva na blagovno menjavo med državami, spodbuja gospodarsko sodelovanje z državami po vsem svetu, odpira nove tržne priložnosti, ustvarja delovna mesta, krepi poslovanje in konkurenčnost nacionalnih in regionalnih gospodarstev, vpliva na prenos znanja in tehnologije, omogoča mobilnost delovne sile ter vpliva na razvoj turizma in ostalih gospodarskih dejavnosti (The social and economic impact of airports in Europe, 2004, str. 46–49).

Na dejavnost zračnega prometa vplivajo dejavniki, kot so gospodarska rast, globalizacija, deregulacija v zračnem prometu, znižanje cen letalskega prevoza, razvoj turizma, izboljšanje življenjskega standarda ljudi ipd. (The Economic & Social Benefits of Air Transport, 2005, str. 4).

Med temeljne nosilce dejavnosti zračnega prometa sodijo letalski prevozniki, letališča in navigacijske službe zračnega prometa. Letalski prevozniki oblikujejo suprastrukturo dejavnosti (premični del), ki jo sestavljajo transportna in pretovorna sredstva. Letališča in navigacijske službe zračnega prometa pa oblikujejo infrastrukturo zračnega prometa. Poleg temeljnih nosilcev pa dejavnost zračnega prometa sestavljajo tudi podporni nosilci, med katere spadajo informacijske in komunikacijske storitve ter logistične dejavnosti, ki se izvajajo neodvisno od zračnega prometa, vendar so zaradi narave in značilnosti delovanja nujno potrebni za nemoteno odvijanje zračnega prometa (Dokuzov, 2004, str. 19).

### **2.1 Letalski prevozniki**

#### ***2.1.1 Opredelitev letalskih prevoznikov***

Letalski prevozniki izvajajo odplačni prevoz potnikov, blaga in pošte. Delijo se na linijske in nelinejske oziroma charterske letalske prevoznike. Za linijske letalske prevoznike velja, da morajo objavljati vozni red, vzdrževati veliko število rezervacijskih mest ter opravljati prevoz ne glede na število potnikov. Za nelinejske letalske prevoznike pa je značilna večja



prilagodljivost v poslovanju, saj jim ni treba vzdrževati večjega števila rezervacijskih mest, obveze glede objavljajanja voznega reda so manjše, pri določanju cen pa niso omejeni s konferenčnimi dogovori (Zupančič, 1998, str. 311).

Posledica deregulacije v letalskem prevozništvu, ki je potekala konec prejšnjega stoletja v ZDA in kasneje v Evropi, je vstop nizkocenovnih letalskih prevoznikov na letalski trg, za katere je značilno varčevanje in zmanjševanje stroškov poslovanja ter posledično zniževanje cen letalskih vozovnic (Grabnar, 2004, str. 5–7).

### ***2.1.2 Dejavnost letalskih prevoznikov***

Dejavnost letalskih prevoznikov lahko opredelimo kot dejavnost prevoza potnikov in blaga z vsemi vrstami zračnih plovil. Hitrost, varnost in točnost so lastnosti, ki letalskemu prevozu dajejo prednost pred ostalimi oblikami prevoza.

Na dejavnost letalskih prevoznikov vplivajo dejavniki s strani povpraševanja in ponudbe ter dejavniki okolja (Krek, 2002, str. 5). Dejavniki, ki s strani povpraševanja vplivajo na letalske prevoznike, so cenovna elastičnost povpraševanja po letalskem prevozu, cene alternativnih oblik prevoza in konkurenca med letalskimi prevozniki. Dejavniki s strani ponudbe so koncentracija prevoza, pogoji vstopa na trg letalskih prevoznikov in značilnosti stroškov letalskih prevoznikov (Glas, 1995, str. 171). Iz okolja pa na dejavnost letalskih prevoznikov vplivajo predvsem cena nafte, splošne gospodarske razmere, politični in zakonski dejavniki ter okoljevarstveni lobiji (Krek, 2002, str. 7).

## **2.2 Letališča**

### ***2.2.1 Opredelitev letališč***

Zakon o letalstvu - v nadaljevanju Zlet (2001) opredeljuje letališče kot določeno kopensko ali vodno površino, vključno z objekti, napravami in opremo, ki je v celoti ali deloma namenjena za pristajanje, vzletanje in gibanje zrakoplovov. Letališča se razvrščajo glede na referenčno kodo, kategorijo in namen letališča ter glede na obseg zračnega prometa. Lahko so civilna, vojaška ali mešana. Glede na namen se letališča delijo na javna, športna, za lastne potrebe, za hidroletala in za specialne namene (Lipičnik, 1999, str. 142).

Letališča so del infrastrukture zračnega prometa. Dokuzova (2004, str. 57) infrastrukturne objekte, naprave in sredstva na letališčih - v nadaljevanju letališka infrastruktura opredeljuje v ožjem in širšem smislu. V ožjem smislu letališko infrastrukturo opredeljuje v smislu delovnih sredstev, med katere spadajo vzletno-pristajalne steze, vozne steze, parkirne pozicije letal, svetlobna in radionavigacijska signalizacija, energetska sistem letališč, vodovodno omrežje in kanalizacija, pristaniška stavba s kompleksom objektov in prostorov za potnike, skladišča za tovor, garaže in parkirišča. Med sredstva za podporo dejavnosti zračnega prometa šteje

navigacijsko opremo, telekomunikacijske naprave, zgradbe letaliških in področnih kontrol zračnega prometa, delavnice za vzdrževanje teh naprav in opreme ter objekte, naprave in opremo, ki služi za tehnično vzdrževanje letal. V širšem smislu pa med letališko infrastrukturo uvršča tudi vse poslovne zgradbe in druge logistične objekte na letališčih, ki so v neposredni funkciji proizvodnje storitev v zračnem prometu, regulacije in varnosti zračnega prometa.

V Republiki Sloveniji zračni promet poteka preko 3 mednarodnih letališč, in sicer preko Letališča Ljubljana, Letališča Maribor in Letališča Portorož, preko 12 drugih letališč in preko 41 vzletišč (Uprava Republike Slovenije za civilno letalstvo, 2005).

### **2.2.2 Dejavnost letališč**

Osnovna dejavnost letališč je opravljanje sprejema in odprave letal, potnikov, prtljage, tovora in pošte. Naloge, ki jih letališča opravljajo, se nanašajo na uporabo vseh delovnih sredstev za odpravo in sprejem letal, potnikov, prtljage, tovora in pošte, vzdrževanje ter posodabljanje letališke infrastrukture (Lipičnik, 1999, str. 142).

Dejavnosti letališč se lahko razdelijo na naslednje kategorije:

- zagotavljanje letaliških zmogljivosti, ki so sestavljene iz letališke infrastrukture in opreme ter zmogljivosti, ki neposredno podpirajo letališko infrastrukturo (oprema za gašenje požara, varnostna oprema);
- vzdrževanje in upravljanje letališke infrastrukture;
- preskrba s pomožnimi letališkimi storitvami (storitve zemeljske oskrbe in uporaba sorodnih infrastruktur, protipožarne storitve, nujne storitve, varnostne storitve ipd.);
- izvajanje drugih dejavnosti, ki niso neposredno povezane z osnovno dejavnostjo letališč (izgradnja, financiranje, obratovanje in najem nepremičnin za poslovne namene, skladišča, hotele, restavracije, trgovine ipd. znotraj letališč).

## **2.3 Navigacijske službe zračnega prometa**

### **2.3.1 Opredelitev navigacijskih služb zračnega prometa**

Navigacijske službe zračnega prometa (angl. *air navigation services*) so opredeljene kot službe, ki izvajajo vodenje in kontrolo zračnega prometa in s tem zagotavljajo varnost, rednost in nemotenost v zračnem prometu, tako za letala na zračnih poteh kot za letala v fazi prileta oziroma odleta ter za letališki promet.

Zlet (2001) navigacijske službe zračnega prometa opredeljuje kot:

- službe zračnega prometa;
- službo letalskih telekomunikacij;
- službo iskanja in reševanja zrakoplovov;

- službo letalske meteorologije;
- službe letalskih informacij.

Med **službe zračnega prometa** (angl. *air traffic services*) sodijo:

- služba kontrole zračnega prometa (angl. *air traffic control service*),
- služba informacij o letu (angl. *flight information service*),
- služba za alarmiranje (angl. *alerting service*) in
- letalske svetovalne službe (angl. *air traffic advisory services*).

Služba kontrole zračnega prometa skrbi za pospeševanja in vzdrževanja urejenega pretoka zračnega prometa in preprečevanja trčenj med zrakoplovi, na območju manevriranja pa med zrakoplovi in ovirami.

Deli se na (Kontrola zračnega prometa Slovenije, 2005):

- območno kontrolo zračnega prometa (angl. *area control service*), ki vodi letala na zračnih poteh;
- priletno kontrolo zračnega prometa (angl. *approach control service*), ki vodi letala v prihodu, ko zapustijo zračne poti in pričnejo s spuščanjem na letališče (prilet), oziroma letala v odhodu, takoj po vzletanju z letališča do vstopa na zračne poti (odlet);
- letališko kontrolo zračnega prometa (angl. *aerodrome control service*), ki vodi letala v prihodu v letališki coni in po manevrskih površinah letališča (letališki promet).

Te službe vodijo letala v kontroliranem zračnem prostoru, ki je opredeljen kot del zračnega prostora določenih razsežnosti, v katerem je zagotovljeno vodenje zračnega prometa v skladu s klasifikacijo zračnega prostora. Kontroliran zračni prostor zajema zračne prostore razredov A, B, C, D in E. Nekontroliran zračni prostor pa je zračni prostor, ki se nahaja zunaj letaliških con in sega od površine zemlje do višine, kjer se začneja kontroliran zračni prostor, in zajema zračni prostor razreda F in G.

Služba informacij o letu posreduje pilotom letal vse pomembne informacije o letalih za varen in učinkovit potek poleta, tako za letala v kontroliranem kot nekontroliranem zračnem prostoru (Kontrola zračnega prometa Slovenije, 2005).

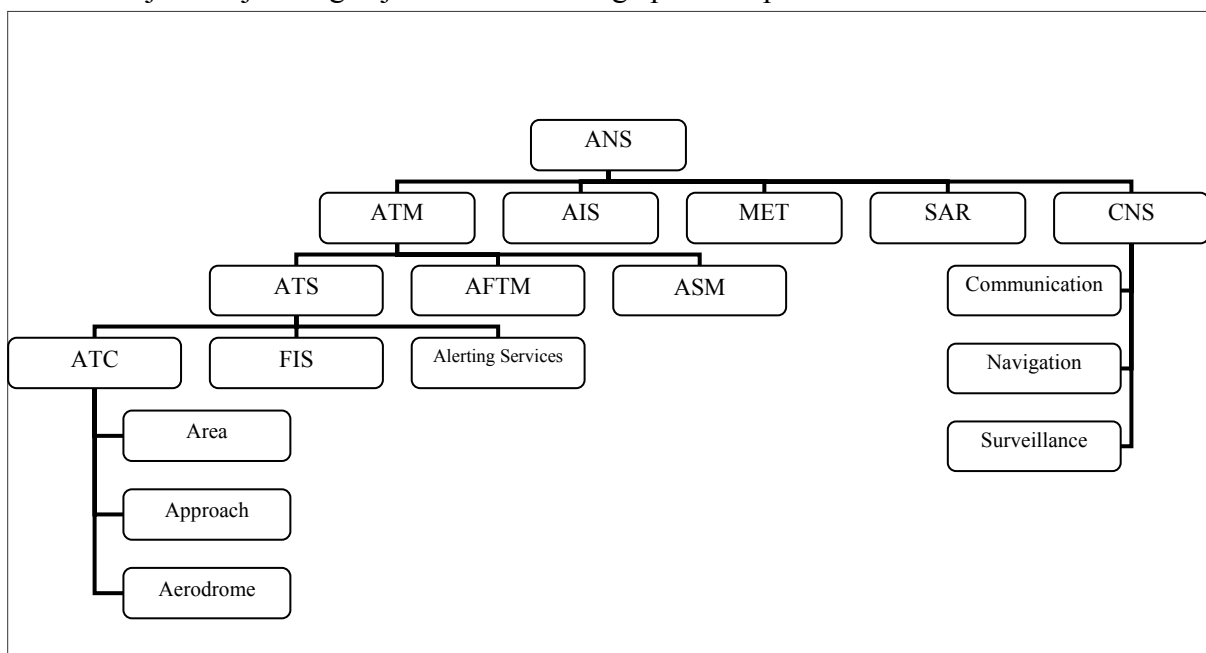
**Služba letalskih telekomunikacij** (angl. *aeronautical telecommunications service*) skrbi za nadzor, nadgradnjo in vzdrževanje radionavigacijskih, radarskih, informacijskih, telekomunikacijskih in energetskih naprav in sistemov za kontrolo zračnega prometa ter drugih objektov in naprav, ki so potrebni za varen in nemoten potek zračnega prometa (Predstavitev javnega podjetja, 2005, str. 13).

**Službe letalske meteorologije** (angl. *meteorological services*) zrakoplovom posredujejo vremenske napovedi in razlage meteoroloških razmer in opažanj pred poletom, kakor tudi vse druge vremenske informacije in podatke, ki jih države posredujejo za letalsko uporabo.

Med **službe iskanja in reševanja zrakoplovov** (angl. *search and rescue*) spadajo vse enote, sile in pripomočki, ki so namenjeni za izvajanje aeronavtičnih iskalnih in reševalnih akcij, kot so na primer centri za koordinacijo reševanja, zrakoplovi, helikopterji, reševalni čolni, gorske in vse druge reševalne enote.

**Službe letalskih informacij** (angl. *aeronautical information services*) imajo cilj zagotavljati pretok informacij, potrebnih za varno, redno in učinkovito zračno navigacijo. Sem spadajo priprava in razširjanje zbornikov letalskih informacij (AIP-jev), obvestil pilotom (NOTAM-ov), letalskih okrožnic (AIC-ji) in drugih relevantnih informacij (Predstavitev javnega podjetja, 2005, str. 12).

Slika 1: Pojmovanje navigacijskih služb zračnega prometa po ICAO



Vir: ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services, 2004, str. 25.

Slika 1 prikazuje pojmovanje navigacijskih služb zračnega prometa po definiciji Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO), ki se nekoliko razlikuje od pojmovanja navigacijskih služb zračnega prometa, ki je podano v Zlet. ICAO med navigacijske službe zračnega prometa (ANS) uvršča (ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services, 2004, str. 25):

- upravljanje zračnega prometa (ATM);
- službo letalskih informacij (AIS);
- službe letalske meteorologije (MET);
- službe iskanja in reševanja zrakoplovov (SAR);
- sisteme komunikacije, navigacije in nadzora (CNS).

**Upravljanje zračnega prometa** (ATM) je skupek zračnih in zemeljskih funkcij, ki so potrebne za zagotovitev varnega in učinkovitega premikanja zrakoplovov v vseh fazah

delovanja. Sestoji iz služb zračnega prometa (ATS), upravljanja pretoka zračnega prometa (AFTM) in upravljanja zračnega prostora (ASM). Upravljanje pretoka zračnega prometa je funkcija, ki je vzpostavljena z namenom, da prispeva k varnemu, urejenemu in hitremu pretoku zračnega prometa. Omogoča, da se zmogljivosti službe zračnega prometa uporabijo v največjem možnem obsegu in da je obseg prometa združljiv z zmogljivostmi, ki so jih ustrezni izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa prijavili. Upravljanje zračnega prostora je funkcija načrtovanja, katere glavni cilj je najboljša možna izkoriščenost razpoložljivega zračnega prostora s pomočjo dinamične časovne razdelitve tega prostora in občasno njegove razdelitve med različne kategorije uporabnikov na osnovi kratkoročnih potreb (Sklep razširjene komisije Eurocontrol št. 51 o dopolnitvi Načel za določanje stroškovne baze za pristojbine na zračnih poteh in izračun cen na enoto storitve, 2003).

**Sistemi komunikacije, navigacije in nadzora** so zemeljski in/ali satelitski letalsko komunikacijski, navigacijski in nadzorni sistemi, namenjeni varnemu in rednemu zračnemu prometu (ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services, 2004, str. 25). Komunikacijske službe (angl. *communication services*) so letalske fiksne in mobilne službe, namenjene za zagotavljanje komunikacij zemlja–zemlja, zrak–zemlja in zrak–zrak za namene službe kontrole zračnega prometa. Navigacijske službe (angl. *navigation services*) zrakoplovu zagotavljajo informacije o položaju in časovnem razporedu. Naprave in storitve, ki se uporabljajo za določitev položaja zrakoplovov zaradi zagotavljanja varne razdalje med njimi, pa spadajo med nadzorne službe (angl. *surveillance services*) (Okvirna uredba, 2004).

### **2.3.2 Dejavnost navigacijskih služb zračnega prometa**

Konvencija o mednarodnem civilnem letalstvu ali t. i. Čikaška konvencija, ki je bila sklenjena leta 1944, predstavlja eno izmed glavnih pravnih podlag, ki urejajo civilno letalstvo. V njej je zapisano, da je za zagotavljanje dejavnosti navigacijskih služb zračnega prometa odgovorna vsaka posamezna država, ki ima popolno in izključno suverenost v zračnem prostoru nad svojim ozemljem. Države pogodbenice konvencije so se obvezale, da bodo v primernem obsegu na svojem ozemlju zagotavljale radijske in druge navigacijske naprave, meteorološke službe, standardne sisteme komunikacij, kod, oznak, signalov, izdajanje zemljevidov in kart v skladu s sprejetimi standardi in priporočene prakse (Čičerov, 2002). Izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa lahko država prenese na drugo pravno osebo, s tem da ohrani zaščito javnega interesa in zagotovi ustrezní nadzor pristojnih državnih organov.

Navigacijske službe zračnega prometa se morajo izvajati na način, da so zagotovljene varnost, rednost in nemotenost v zračnem prometu v skladu z mednarodnimi letalskimi standardi in priporočene prakse Mednarodne organizacije civilnega letalstva (Zlet, 2001) ter v skladu s pogoji certifikata o usposobljenosti, ki ga izvajalcu storitev navigacijskih služb zračnega prometa izda država, po tem, ko izvajalec »izpolni pogoje, ki jih za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa določajo zakon, ki ureja letalstvo, in mednarodne pogodbe, ki zavezujejo Republiko Slovenijo, ter pogoje glede tehnične in operativne usposobljenosti in

primernosti, sistemov in postopkov zagotavljanja varnosti zračnega prometa, sistemov poročanja, kvalitete navigacijskih služb zračnega prometa, finančne stabilnosti, obveznosti in zavarovalnega kritja iz naslova odgovornosti, lastniške in organizacijske strukture, človeških virov in varovanja« (Zakon o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa - v nadaljevanju Zznszp, 2003). Za uporabo infrastrukturnih objektov, naprav in sistemov navigacijskih služb zračnega prometa, med katere se štejejo kontrolni centri za vodenje zračnega prometa, telekomunikacijski, radarski in drugi podobni objekti, naprave in sistemi, letalske meteorološke postaje, centri za iskanje in reševanje zrakoplovov ter letalski informacijski centri, mora izvajalec storitev pridobiti obratovalno dovoljenje (Zlet, 2001).

Dejavnost navigacijskih služb zračnega prometa ima značilnost naravnega monopola, predvsem zaradi predpostavke ekonomske neupravičenosti konkurenčnega ponudnika ter zagotavljanja varnosti in nemotenosti v upravljanju zračnega prometa (Dokuzov, 2004, str. 81). Naravni monopol pa je eden od kriterijev, ki dejavnost navigacijskih služb zračnega prometa uvršča med javne službe, za katere je značilna dejavnost splošnega družbenega pomena, ki jo opravljajo neprofitne organizacije, to so državna podjetja ali podjetja, ki jih vodi ali nadzira država (Zupančič, 1998, str. 144).

Zlet v 163. členu (2001) pravi, da navigacijske službe zračnega prometa in infrastrukturne objekte, naprave in sisteme zagotavlja država, izvajanje omenjenih služb pa zagotovi v pogojih javne službe. V nadaljevanju navaja, da »vprašanja v zvezi z načinom in obliko zagotavljanja navigacijskih služb zračnega prometa ter v zvezi z delovno, organizacijsko in prostorsko zasnovo opravljanja teh služb, vrstami in obsegom, zagotavljanjem in uporabo storitev, pravicami in obveznostmi uporabnikov, vrstami in obsegom objektov in naprav, potrebnih za izvajanje, ki so lastnina republike ali lokalne skupnosti, obveznostjo zavarovanja odgovornosti, drugimi elementi, potrebnimi za njihovo opravljanje in razvoj, sodelovanje istovrstnih služb v drugih državah in mednarodnih organizacijah ter načinom financiranja ureja zakon«. S tem členom je Republika Slovenija opredelila osnovna izhodišča za vzpostavitev institucionalne oblike delovanja navigacijskih služb zračnega prometa (Dokuzov, 2004, str. 92).

Zznszp (2003), ki je bil sprejet oktobra 2003, je predstavljal pravno podlago za ustanovitev javnega podjetja za izvajanje storitev navigacijskih služb zračnega prometa. Dokuzova (2004, str. 93) navaja, da so argumenti države, ki so utemeljevali korporatizacijo navigacijskih služb zračnega prometa, ločitev nadzorne in operativne funkcije dejavnosti, odgovornost države pri zagotavljanju zračnega prometa, obveznost zagotavljanja navigacijskih služb zračnega prometa kot organizacijske oblike gospodarske javne službe, zagotavljanje javnega interesa, varnosti, rednosti in nemotenosti ne glede na izvajalca teh služb, zagotavljanja fleksibilnosti in prilagajanja tehnološkemu razvoju drugih področij zračnega prometa ter nevtralni učinek na proračun.

### **3. JAVNO PODJETJE KONTROLA ZRAČNEGA PROMETA SLOVENIJE**

#### **3.1 Zgodovina slovenske kontrole zračnega prometa**

Pred osamosvojitvijo Republike Slovenije leta 1991 je bila celotna dejavnost navigacijskih služb zračnega prometa podrejena zvezni jugoslovanski upravi za kontrolo letenja. Navigacijske službe zračnega prometa so se izvajale iz dveh centrov za območno kontrolo zračnega prometa. Beograjski center je izvajal storitve v vzhodni polovici bivše Jugoslavije, območje delovanja zagrebškega centra pa je predstavljala zahodna polovica bivše Jugoslavije, kamor je spadala tudi Slovenija. Po osamosvojitvi je dejavnost navigacijskih služb zračnega prometa v slovenskem zračnem prostoru prešla v pristojnost Republike Slovenije, ki jo je kot resorni državni organ prevzel takratni Republiški komite za promet in zveze (predhodnik Ministrstva za promet). Za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa pa je skrbela Republiška uprava za zračno plovbo (predhodnik nekdanje Uprave Republike Slovenije za civilno letalstvo). Republika Slovenija je morala za vzpostavitev dejavnosti civilnega zračnega prometa poskrbeti za mednarodno priznanje slovenskih letalskih oblasti s strani Mednarodne organizacije za civilno letalstvo, dodelitev mednarodne ICAO oznake za Slovenijo (LJ), dodelitev mednarodne oznake za registracijo letal (S5), postavitve osnovne infrastrukture za opravljanje dejavnosti navigacijskih služb zračnega prometa ter pridobitev primerno usposobljenega kadra (Predstavitev javnega podjetja, 2005, str. 4).

Do začetka delovanja javnega podjetja so se navigacijske službe zračnega prometa izvajale v okviru nekdanje Uprave Republike Slovenije za civilno letalstvo, kot organa v sestavi Ministrstva za promet.

#### **3.2 Ustanovitev in dejavnost javnega podjetja**

Na podlagi Zznszp (2003), ki ga je državni zbor sprejel oktobra 2003, je Vlada Republike Slovenije ustanovila javno podjetje Kontrola zračnega prometa Slovenije kot družbo z omejeno odgovornostjo v 100-odstotnem lastništvu države, ki bo izvajalo storitve navigacijskih služb zračnega prometa v zračnem prostoru Republike Slovenije. V okviru javnega podjetja so organizirane službe zračnega prometa, službe letalskih informacij in služba letalskih telekomunikacij. Služba iskanja in reševanja zrakoplovov ter služba letalske meteorologije pa sta organizirani v okviru sistema državne uprave pri pristojnih ministrstvih.

Z reorganizacijo navigacijskih služb zračnega prometa je prišlo do ločitve regulativne in nadzorne funkcije od storitvenih dejavnosti in s tem povečanja avtonomnosti izvajanja navigacijske dejavnosti, kar je običajno v večini evropskih držav in tudi v svetu. Poleg tega je bil namen reorganizacije izboljšati prilagodljivost navigacijskih služb zračnega prometa, posebno na področjih tehnološkega razvoja sistemov za vodenje in kontrolo zračnega prometa, financiranja in človeških virov, slediti temeljnemu načelom mednarodne pravne ureditve in prakse večine evropskih držav in držav po svetu ter institucionalno usklajevanje z

ureditvami držav članic Evropske unije in direktivami za oblikovanje enotnega evropskega neba (angl. *single european sky*) ter fleksibilne uporabe zračnega prostora med civilnimi in vojaškimi organizacijami v Evropi (Predstavitev javnega podjetja, 2005, str. 5).

Javno podjetje, ki je pričelo z delovanjem 1. maja 2004, je edino podjetje na območju Republike Slovenije, ki izvaja storitve navigacijskih služb zračnega prometa. Temeljna dejavnost javnega podjetja je zagotavljanje varnega, rednega in nemotenega zračnega prometa, izpolnjevanje mednarodnih obveznosti Republike Slovenije v zvezi s službami ter zagotavljanje varnosti in nemotenosti za lete državnih zrakoplovov, za lete zrakoplovov, ki sodelujejo v akcijah iskanja in reševanja, ki letijo v humanitarne in zdravstvene namene, in ki letijo v sili (Predstavitev javnega podjetja, 2005, str. 1). Objekte, naprave in sisteme navigacijskih služb zračnega prometa, ki so potrebni za izvajanje omenjenih služb ter z njimi povezanimi zemljišči, je javno podjetje prejelo v upravljanje, kar po Zznszp (2003) pomeni obratovanje, vodenje, vzdrževanje, prenova, gradnja, planiranje razvoja in posodabljanje v skladu z nacionalnim programom razvoja civilnega letalstva v Republiki Sloveniji. Z ustanovitvijo javnega podjetja so delavci, zaposleni pri nekdanji Upravi Republike Slovenije za civilno letalstvo, ki je pred tem skrbela za izvajanje storitev navigacijskih služb zračnega prometa, in ki so opravljali strokovne naloge s področja navigacijskih služb zračnega prometa, prešli na delo v javno podjetje.

Glavno področje delovanja javnega podjetja je področje za kontrolo zračnega prometa, ki je razdeljeno na:

- sektor zračnega prometa;
- sektor letalskih informacij in
- sektor letalskih telekomunikacij.

V okviru **sektorja zračnega prometa** se izvajajo storitve vodenja, upravljanja in kontrole zračnega prometa, ki jih predpisuje Zlet in so v skladu s priporočili in standardi Mednarodne organizacije za civilno letalstvo in Evropske organizacije za varnost zračnega prometa (Eurocontrol), razen storitev vodenja in kontrole zračnega prometa nad nivojem poleta 125.000 čevljev v Mura sektorju (večji del Štajerske), ki jih opravlja avstrijsko javno podjetje Austrocontrol (Predstavitev javnega podjetja, 2005, str. 12).

Storitve, ki jih sektor izvaja, so naslednje:

- izvajanje kontrole zračnega prometa, v katero spadajo območna, priletna in letališka kontrola zračnega prometa, kontrola informacij zračnega prometa ter alarmiranje in obveščanje pri iskanju in reševanju zrakoplovov;
- upravljanje zračnega prostora;
- zagotavljanje nemotenega pretoka zračnega prometa.

Območno kontrolo zračnega prometa javno podjetje izvaja v območnem centru za vodenje in kontrolo zračnega prometa v Ljubljani, od koder vodi zračni promet na zračnih poteh v



zračnem prostoru Republike Slovenije. Glede na obseg zračnega prometa območna kontrola zračnega prometa odpira sektorje, v katerih si kontrolorji zračnega prometa razdelijo zračni prostor po višini in tako lažje vodijo večje število letal. Priletna kontrola zračnega prometa skrbi, da prihajajoča letala varno opravijo prilet na letališču in jih potem preda letališki kontroli zračnega prometa, ki skrbi za varno premikanje letal na letališču, na vzletno-pristajalni stezi in vozni stezi ter po vzletu letala preda priletni kontroli zračnega prometa (Kontrola zračnega prometa Slovenije, 2005). Službe letališke kontrole zračnega prometa pokrivajo zračni prostor na treh mednarodnih letališčih (Ljubljana, Maribor in Portorož) z okolico do nižjih višin. Priletna kontrola zračnega prometa pokriva zračni prostor okoli zračnega prostora letališke kontrole zračnega prometa ter nad njim do srednjih višin. Na letališčih Maribor in Portorož sta k letališkim kontrolam zračnega prometa dodani še priletni kontroli zračnega prometa, priletna kontrola zračnega prometa za ljubljansko letališče pa se izvaja iz območnega centra za kontrolo zračnega prometa, ki kontrolira ves preostali zračni prostor (Kontrola zračnega prometa išče 12 novih kontrolorjev, 2004).

V okviru **sektorja letalskih informacij** se izvajajo storitve posredovanja oziroma izdajanja letalskih informacij vsem uporabnikom slovenskega zračnega prostora. Med letalske informacije spadajo Zbornik letalskih informacij (AIP), ki vsebuje podatke o slovenskih letališčih, zračnem prostoru, posebnih območjih, letalskih kartah Slovenije, radionavigacijskih sredstvih, zakonodaji, organizaciji letalstva v Sloveniji ipd., NOTAM (notice to airmen) sporočila, ki vsebujejo informacije o načrtovanih, kratkotrajnih spremembah na letališčih, zračnih poteh in radionavigacijskih sredstvih v slovenskem zračnem prostoru, sprejem in oddajo načrtov poleta ipd. (Kontrola zračnega prometa Slovenije, 2005).

Naprave in sistemi, za katere skrbi **sektor letalskih telekomunikacij**, se nahajajo v Ljubljani, v območnem centru za kontrolo zračnega prometa, na mednarodnih letališčih na Brniku, Mariboru in Portorožu, na letališču v Cerkljah ter drugih lokacijah po Sloveniji. 24-urni nadzor se izvaja na napravah in sistemih v območnem centru za kontrolo zračnega prometa in na mednarodnih letališčih Brnik ter Maribor (Kontrola zračnega prometa Slovenije, 2005).

### **3.3 Vloga države z vidika nadzora in regulacije delovanja javnega podjetja**

Republika Slovenija je z ustanovitvijo javnega podjetja ločila regulativno in nadzorno funkcijo od operativne funkcije dejavnosti navigacijskih služb zračnega prometa, kot jo narekuje zakonodaja enotnega evropskega neba. Strokovni nadzor nad izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa se po Zznszp (2003) izvršuje zaradi zagotavljanja varnosti, rednosti in nemotenosti v zračnem prometu ter podajanja splošnih usmeritev izvajalcem omenjenih služb. Nadzorno in regulativno funkcijo nad izvajanjem dejavnosti navigacijskih služb zračnega prometa Vlada Republike Slovenije izvaja preko Ministrstva za promet. Le-ta opravlja nadzor nad uporabo predpisov o delu navigacijskih služb zračnega prometa v zvezi z varnostjo v zračnem prometu ter o stanju objektov, naprav, sistemov, tehničnih sredstev in opreme, ki so potrebni za delovanje navigacijskih služb zračnega prometa, in o uporabi predpisanih

postopkov (Zlet, 2001). Operativni, varnostni in finančni nadzor se izvaja z namenom pridobitve in ohranitve certifikata o usposobljenosti, ki je potreben za opravljanje storitev navigacijskih služb zračnega prometa. Javno podjetje kot izvajalec storitev navigacijskih služb zračnega prometa mora pristojnim organom, ki opravljajo nadzorno funkcijo, posredovati ustrezno dokumentacijo in omogočiti dostop do vseh potrebnih informacij. Regulativna funkcija se izvaja v smislu razvoja pravnih norm, predpisov in dokumentov za področje delovanja kontrole zračnega prometa.

### **3.4 Mednarodno sodelovanje**

#### ***3.4.1 Mednarodne organizacije***

Zlet (2001) pravi, »da se Republika Slovenija iz razlogov varnega in tekočega odvijanja zračnega prometa vključuje v mednarodne organizacije, ki v regiji ali širše zagotavljajo navigacijske službe zračnega prometa in druge dejavnosti v zvezi z njim, in da lahko pooblasti za opravljanje določene dejavnosti drugo državo ali mednarodno organizacijo, oziroma sprejme pooblastilo za opravljanje določene dejavnosti od druge države ali mednarodne organizacije«. Članstvo v mednarodnih organizacijah Republiki Sloveniji nalaga obveznosti upoštevanja in usklajevanja slovenskih predpisov z letalskimi standardi, priporočili, usmeritvami in trendi, ki jih narekujejo te mednarodne organizacije. Javno podjetje na zahtevo in po pooblastilu ministra, pristojnega za promet, izpolnjuje mednarodne obveznosti Republike Slovenije in sodeluje pri zastopanju Republike Slovenije v odnosih z organizacijami uporabnikov in drugih izvajalcev storitev navigacijskih služb zračnega prometa ter pristojnimi organi drugih držav v zadevah, ki se nanašajo na področje delovanja javnega podjetja (Zznszp, 2003). V nadaljevanju so na kratko predstavljene nekatere mednarodne organizacije s področja civilnega letalstva.

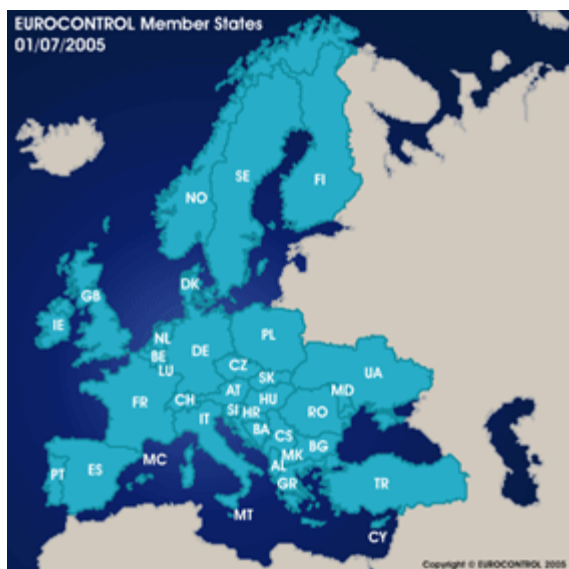
##### *3.4.1.1. Mednarodna organizacija za civilno letalstvo*

Mednarodna organizacija za civilno letalstvo (ICAO) je bila ustanovljena konec leta 1944 v Chicagu (ZDA) s podpisom Konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu. Danes združuje 188 držav. Republika Slovenija je postala polnopravna članica 12. junija 1992. Glavni cilj organizacije je razvoj varnega, rednega in učinkovitega mednarodnega zračnega prometa. Ena izmed aktivnosti organizacije poteka v smeri oblikovanja mednarodnih standardov, priporočene prakse in postopkov na tehničnem področju letalstva: licenciranje letalskega osebja, predpisi v zračnem prometu, letalska meteorologija, letalske karte, službe zračnega prometa, preiskovanje letalskih nesreč, letališča, registracija zrakoplovov, varen prevoz nevarnih snovi ipd. Organizacija je dejavna tudi na področju mednarodnega letalskega prava, sodeluje z državami v razvoju na področju civilnega letalstva ter objavlja statistične podatke, študije in priročnike s področja zračnega prometa (Icao, 2005).

### 3.4.1.2. Evropska organizacija za varnost zračnega prometa

Evropska organizacija za varnost zračnega prometa – v nadaljevanju Eurocontrol je civilna in vojaška organizacija, ustanovljena leta 1960 kot medvladna organizacija za upravljanje zračnega prometa na evropski ravni. Trenutno združuje 35 držav (glej Sliko 2). Republika Slovenija je postala polnopravna članica 1. oktobra 1995. Glavni cilj organizacije je razvoj panevropskega sistema upravljanja zračnega prometa. Prizadeva si tudi za povečevanje varnosti v zračnem prometu, zmanjševanje stroškov, zmanjševanje vpliva zračnega prometa na okolje, zmanjševanje zamud v zračnem prometu, povečevanje kapacitete zračnega prostora ipd. Organizacija sodeluje z nacionalnimi oblastmi, izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa, civilnimi in vojaškimi uporabniki zračnega prostora, letališči, letalsko industrijo in relevantnimi evropskimi institucijami pri razvoju, koordinaciji in načrtovanju izvedbe strategij in akcijskih načrtov panevropskega upravljanja zračnega prometa. Med aktivnosti, ki jih organizacija izvaja, sodi tudi upravljanje enotnega sistema pristojbin na zračnih poteh in zbiranje le-teh v imenu držav članic (Eurocontrol, 2005).

Slika 2: Države članice Eurocontrola



Vir: Eurocontrol, 2005.

### 3.4.1.3. Evropska konferenca civilnega letalstva

Evropska konferenca civilnega letalstva (ECAC) je bila ustanovljena leta 1955 kot medvladna organizacija, katere delo vodijo prometni ministri držav članic. V ECAC je trenutno vključenih 42 držav. Slovenija je postala polnopravna članica 2. julija 1992. Cilj ECAC je spodbujanje razvoja varnega in učinkovitega evropskega zračnega prometa. V ta namen si prizadeva za usklajevanje in poenotenje politik in delovanja držav članic v zračnem prometu, prav tako pa spodbuja dogovore glede politike med državami članicami in ostalim svetom. Tesno sodeluje z ostalimi mednarodnimi organizacijami civilnega letalstva in letalske

industrije. Njene aktivnosti pa so povezane z varnostjo v zračnem prometu, potrebami potnikov, odnosi z okoljem, ekonomskimi vidiki in financami (Ecac, 2005).

#### *3.4.1.4. Združeni letalski organi*

Združeni letalski organi (JAA) je pridružen organ ECAC in predstavlja regulatorne organe civilnega letalstva številnih evropskih držav, ki sodelujejo pri razvoju in izvedbi splošnih varnostnih regulativnih standardov in postopkov. Pri tem je velik poudarek tudi na usklajevanju predpisov JAA z regulativami, ki veljajo v ZDA. Cilji, ki jih JAA želi doseči, so varnost v letalstvu, stroškovna učinkovitost varnostnega sistema, združevanje splošnih standardov ipd. JAA trenutno združuje 39 držav, Republika Slovenija se je JAA pridružila 4. aprila 2001. Z delovanjem je organizacija pričela leta 1970 kot The Joint Airworthiness Authorities s ciljem oblikovanja splošnih pravil in certificiranja večjih letal in motorjev. Po letu 1987 se je dejavnost JAA razširila na operacije, licenciranje in certificiranje vseh vrst zrakoplovov. Z uveljavitvijo regulativ Evropske unije in ustanovitvijo EASA (European Aviation Safety Agency) je bilo oblikovanje nacionalnih regulativ članic Evropske unije leta 2003 preneseno na evropsko raven (EASA). JAA v tem okvirju ohranja vse svoje funkcije in zadolžitve v zvezi z letalskimi operacijami in licenciranjem in za EASA podpira področje certificiranja ter skupaj z EASA skrbi za celo vrsto aktivnosti na področju razvoja letalskih operacij in pilotskih licenc (Jaa, 2005).

#### *3.4.1.5. Mednarodna organizacija navigacijskih služb zračnega prometa*

Mednarodna organizacija navigacijskih služb zračnega prometa (CANSO) predstavlja interese izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa. Organizacija je bila ustanovljena leta 1998 in združuje preko 30 polnopravnih članic in približno toliko pridruženih članic z vsega sveta. Polnopravno članstvo je namenjeno podjetjem in organizacijam, ki zagotavljajo navigacijske službe zračnega prometa, pridruženo članstvo pa podjetjem in organizacijam, ki so povezane z letalstvom. V maju 2004 se je polnopravnim članicam pridružilo javno podjetje Kontrola zračnega prometa Slovenije, d.o.o.. Naloga organizacije je na globalni ravni ustvariti pogoje za povečanje varnosti in učinkovitosti ter zmanjševanje stroškov na področju navigacijskih služb in spodbujati sodelovanje med člani in partnerji za doseg te ciljev. Tesno sodeluje tudi z drugimi mednarodnimi organizacijami in institucijami, povezanimi z letalstvom (Canso, 2005).

### **3.4.2 Mednarodno regionalno povezovanje**

Razdrobljenost evropskega zračnega prostora na nacionalne kontrole zračnega prometa, ki pri izvajanju storitev navigacijskih služb zračnega prometa uporabljajo različno tehnično infrastrukturo, je zaradi povečevanja obsega zračnega prometa v evropskem zračnem prostoru prispevala k povečevanju zamud v letalskem prometu in posledično do večjih stroškov letalskih prevoznikov. Povezovanje navigacijskih služb zračnega prometa v posamezne

regionalne enote ter poenotenje tehnične infrastrukture, koordinacije in usklajevanja letalskih operacij naj bi prineslo optimizacijo in izboljšanje storitev, stroškovno učinkovitost, povečevanje varnosti v zračnem prometu in prepustnosti zračnega prostora, zmanjševanje zamud in zmanjševanje škodljivih vplivov na okolje. Na prihodnji razvoj in poslovanje javnega podjetja imata velik vpliv projekta regionalnega povezovanja na območju Srednje Evrope, ki sta predstavljena v nadaljevanju.

#### 3.4.2.1. CEATS

Sporazum o storitvah v zračnem prometu ter delovanju objektov in naprav, ki jih zagotavlja in upravlja Eurocontrol v srednjeevropskem centru za nadzor storitev v zračnem prometu v zgornjem zračnem prostoru (v nadaljevanju sporazum CEATS), so leta 1997 podpisali prometni ministri osmih srednjeevropskih držav Avstrije, Češke, Hrvaške, Italije, Madžarske, Slovaške in Slovenije (BiH je sporazum podpisala leta 2001) in Eurocontrol, z namenom, da bi izvajanje storitev navigacijskih služb zračnega prometa v zgornjem zračnem prostoru (nad nivojem 28.500 čevljev oziroma 8.700 metri) omenjenih držav (v primeru Italije le nad njenim severovzhodnim delom) prenesli na Eurocontrol, ki namerava v ta namen zgraditi Center za vodenje zračnega prometa na Dunaju. Glavni cilj sporazuma CEATS je zagotavljanje navigacijskih služb zračnega prometa z največjo možno učinkovitostjo in minimalnimi stroški ter pri tem ohranjati ustrezen nivo varnosti.

Slika 3: Države podpisnice sporazuma CEATS



Vir: Eurocontrol, 2005.

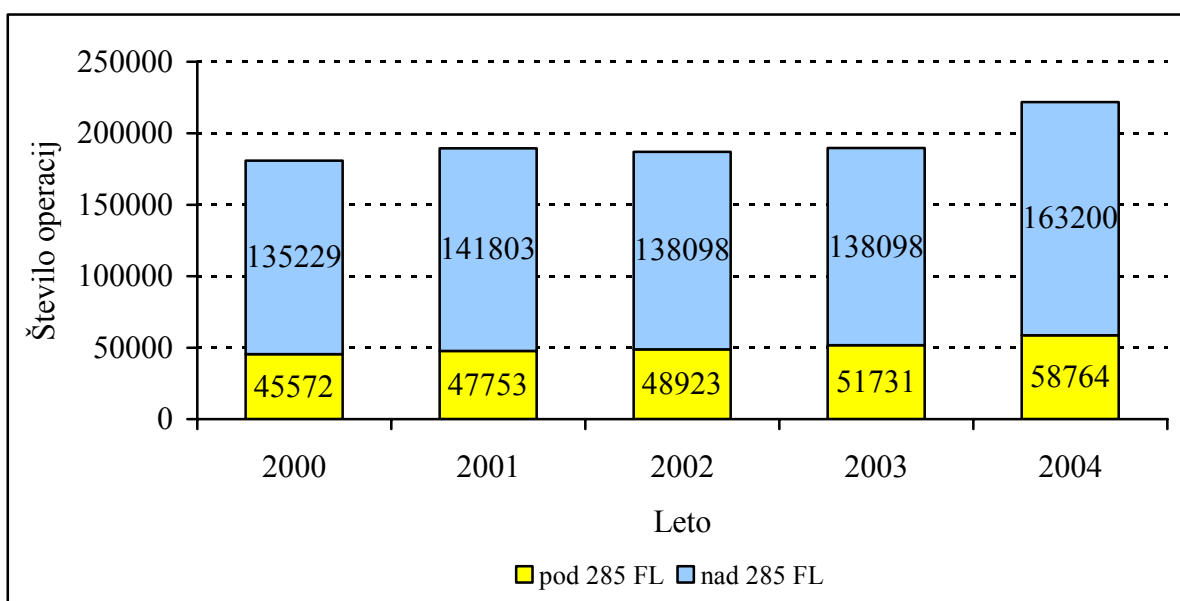
S centralizacijo izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa naj bi se povečala kapaciteta in prepustnost zračnega prostora, ki je sedaj omejena z razdrobljenostjo nacionalnih kontrol zračnega prometa na omejenem geografskem območju. Izvajanje storitev navigacijskih služb zračnega prometa iz skupnega centra naj bi zaradi uporabe enotne opreme, tehnologije in podatkov, hitre identifikacije ozkih grl, povečevanja kapacitete zračnega prostora in razpoložljivosti bolj ekonomičnih zračnih poti postalo bolj učinkovito in ekonomično. Posledično naj bi se povečala varnost v zračnem prometu, zmanjšalo tveganje pri predaji letal med kontrolnimi centri ter povečala učinkovitost upravljanja zračnega prometa.

Izmed osmih držav je do sedaj sporazum CEATS ratificiralo le pet držav, med njimi ni Hrvaške, Italije in Slovenije. Morebitna ratifikacija s strani Slovenije bo imela velik vpliv na razvoj in poslovanje javnega podjetja v naslednjih letih.

Posledice začetka obratovanja skupnega srednjeevropskega centra za nadzor in kontrolo zračnega prometa na Dunaju, ki bodo neposredno vplivale na poslovanje javnega podjetja, se bodo pokazale v zmanjšanem obsegu storitev, povečanju stroškov izvajanja storitev in vplivu na kadre (Predstavitev javnega podjetja, 2005, str. 20).

S predajo izvajanja storitev navigacijskih služb zračnega prometa v zračnem prostoru Republike Slovenije nad nivojem 285 FL organizaciji Eurocontrol, kot jo predvideva trenutna vsebina sporazuma CEATS, bi imeli v slovenskem zračnem prostoru dva izvajalca storitev navigacijskih služb zračnega prometa. Eurocontrol bi izvajal storitve v zgornjem zračnem prostoru, javno podjetje pa na terminalnem območju, kamor spadata priletna in letališka kontrola zračnega prometa.

Slika 4: Letalski promet po številu operacij za spodnji (pod 285 FL) in zgornji (nad 285 FL) zračni prostor za Republiko Slovenijo v letih 2000 do 2004 (brez Mura sektorja)



Vir: Predstavitev javnega podjetja, 2005, str. 21.

V slovenskem zračnem prostoru se okoli 70 odstotkov vsega prometa opravi v zgornjem zračnem prostoru (glej Sliko 4), kar pomeni, da bi se obseg storitev javnega podjetja občutno zmanjšal. Poleg tega na tej višini leti večina težjih letal, ki s svojo težo in velikostjo vplivajo na višino pristojbin, ki so vir dohodka izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa. Prihodki javnega podjetja bi se ob uveljavitvi sporazuma CEATS zmanjšali za okoli 80 odstotkov, kar bi imelo za posledico višje cene storitev za prelete v spodnjem zračnem prostoru. To bi prizadelo predvsem letalske družbe, ki letijo na bližnja letališča (npr. Zagreb,

Benetke, Gradec) oziroma pristajajo in vzletajo na slovenskih letališčih (npr. Adria Airways) (Cerar, 2005).

Po sistemu kvot naj bi na delo v srednjeevropski center za nadzor in kontrolo zračnega prometa odšlo 16 slovenskih kontrolorjev zračnega prometa (Cerar, 2005). Uveljavitev sporazuma CEATS za njih pomeni mobilnost in možnost delovanja v mednarodnem okolju, vendar odpira tudi veliko socialnih vprašanj.

Ne glede na to, ali bo Slovenija ratificirala sporazum CEATS ali ne, je prihodnost navigacijskih služb zračnega prometa v regionalnem povezovanju, saj sodelovanje prinaša številne pozitivne učinke, tako za uporabnike zračnega prostora kot za izvajalce storitev navigacijskih služb zračnega prometa.

#### *3.4.2.2. Enotni tehnični sistem upravljanja zračnega prometa*

Javno podjetje je avgusta 2004 skupaj z avstrijskim in češkim izvajalcem storitev navigacijskih služb zračnega prometa podpisalo pismo o nameri za izvedbo projekta enotnega tehničnega sistema upravljanja zračnega prometa v spodnjem zračnem prostoru, ki bi udeleženi podjetjem omogočil stroškovno učinkovitost, izboljšanje storitev navigacijskih služb zračnega prometa ter lajšanje in pospeševanje razvoja navigacijskih služb zračnega prometa. Rezultati povezovanja naj bi bile varne, stroškovno ugodne in enotne tehnične rešitve, ki bi se zagotavljale v skladu s predpisi enotnega evropskega neba. Z izvedbo projekta nameravajo udeležena podjetja z usklajenim vlaganjem v svoje sisteme, preko skupnega načrtovanja, upravljanja in vzdrževanja sistema, doseči nižje stroške posodabljanja in razvoja sistemov. Poleg tega bi se ustvarili tudi temelji za nadaljnje sodelovanje na področju razvoja, naročanja in namestitve opreme ter zagotavljanja operativnosti sistema v spodnjem zračnem prostoru (Predstavitev javnega podjetja, 2005, str. 21).

## **4. EVROPSKI SISTEM PRISTOJBIN NA ZRAČNIH POTEH**

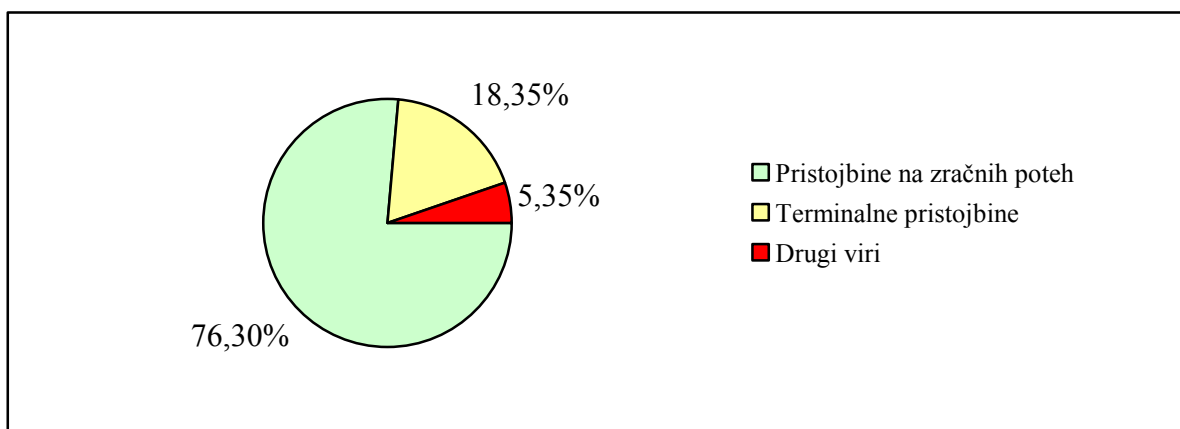
Izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa za opravljanje svoje dejavnosti zaračunavajo pristojbine, ki so jih dolžni plačati uporabniki storitev. Preko pristojbin se izvajalcem povrnejo vsi stroški, ki jih imajo z izvajanjem svojih storitev. Med uporabnike storitev navigacijskih služb zračnega prometa se štejejo vse pravne in fizične osebe, ki uporabljajo zračni prostor. Največji delež med njimi predstavljajo letalske družbe.

Večini evropskih izvajalcev storitev navigacijskih služb zračnega prometa glavni vir dohodka predstavljajo:

- pristojbine na zračnih poteh;
- terminalne pristojbine in
- drugi viri.

**Pristojbine na zračnih poteh** so namenjene povračilu stroškov, ki jih imajo države z napravami in storitvami na zračnih poteh. V državah članicah Eurocontrola je zaračunavanje teh pristojbin urejeno z enotnim sistemom pristojbin na zračnih poteh. **Terminalne pristojbine** predstavljajo povračilo stroškov izvajanja storitev priletne in letališke kontrole zračnega prometa. Zaračunavanje terminalnih pristojbin zaenkrat še ni urejeno z enotnim sistemom, kot velja za pristojbine na zračnih poteh, zato se zaračunavanje teh pristojbin po posameznih državah razlikuje. **Drugi viri** predstavljajo prihodke za opravljanje drugih storitev, kot na primer izdajanje letalskih publikacij, svetovalne storitve, storitve usposabljanja letalskega osebja ter najemnine za objekte in opremo.

Slika 5: Deleži posameznih vrst dohodka izvajalcev storitev navigacijskih služb zračnega prometa v srednjeevropskih državah\* za leto 2003



\*Pri izračunu so upoštevane naslednje srednjeevropske države: Avstrija, Češka, Hrvaška, Italija, Madžarska, Slovaška in Slovenija.

Vir: ATM Cost-Effectiveness (ACE) 2003 Benchmarking Report, 2005, str. 93.

Iz Slike 5, ki prikazuje deleže posameznih vrst dohodka izvajalcev storitev navigacijskih služb zračnega prometa za srednjeevropske države, je razvidno, da so v letu 2003 76,30 odstotkov dohodkov ustvarili z izvajanjem storitev navigacijskih služb zračnega prometa na zračnih poteh, 18,35 odstotkov z izvajanjem priletne in letališke kontrole zračnega prometa, drugi viri pa so predstavljali 5,35 odstotkov vseh dohodkov.

V nadaljevanju je predstavljen evropski sistem pristojbin na zračnih poteh, ki omogoča državam oziroma izvajalcem storitev navigacijskih služb zračnega prometa financiranje storitev in naprav, ki so potrebne za nemoteno in varno odvijanje zračnega prometa na zračnih poteh v evropskem zračnem prostoru.

#### 4.1 Enotni sistem pristojbin na zračnih poteh

Na osnovi Mednarodne konvencije Eurocontrol o sodelovanju za varnost zračne plovbe z dne 13. decembra 1960, ki je bila dopolnjena leta 1981 in leta 1997 (predmet ratifikacije), države članice Eurocontrola smatrajo, da delovanje enotnega sistema pristojbin na zračnih poteh ob



doslednem upoštevanju smernic, ki jih priporoča Mednarodna organizacija civilnega letalstva, zlasti kar zadeva nepristranskost in javnost, prispeva k financiranju enovitega evropskega sistema upravljanja zračnega prometa in poenostavlja posvetovanje z uporabniki. Zato so se države članice Eurocontrola dogovorile, da bodo izvajale skupno politiko določanja in zaračunavanja pristojbin za uporabnike naprav in storitev na zračnih poteh. Skupna politika se nanaša na določbe Večstranskega sporazuma o pristojbinah na zračnih poteh, ki je v veljavi od leta 1986 (Central Route Charges Office, 2005).

S sprejetjem Večstranskega sporazuma o pristojbinah na zračnih poteh (v nadaljevanju Sporazum) so se države podpisnice (v nadaljevanju države) in Eurocontrol dogovorile za skupno politiko glede zaračunavanja pristojbin za navigacijske naprave in storitve na zračnih poteh, v zračnem prostoru letalsko informativnih območij<sup>1</sup> v njihovi pristojnosti. Obenem so se strinjale z ustanovitvijo enotnega sistema za določanje in pobiranje pristojbin na zračnih poteh ter v ta namen uporabo storitev Eurocontrola. Republika Slovenija je omenjeni sporazum sprejela leta 1995 s sprejetjem Zakona o ratifikaciji večstranskega sporazuma o pristojbinah na zračnih poteh (Uradni list RS, št. 11/95, Mednarodne pogodbe).

Enotni sistem pristojbin na zračnih poteh je harmoniziran regionalen sistem, kjer so pristojbine določene v skladu s skupno formulo, ki upošteva stroške, ki jih imajo države z napravami in storitvami na zračnih poteh, in stroške, ki jih imajo države in Eurocontrol z upravljanjem tega sistema. Pristojbine v imenu držav pobira Eurocontrol kot enojno pristojbino za vsak polet (Central Route Charges Office, 2005).

Enotni sistem pristojbin na zračnih poteh upravljata Razširjena komisija in Razširjen odbor. **Razširjena komisija** je organ odločanja in je sestavljen iz ministrov, pristojnih za promet v državah članicah Eurocontrola, in predstavnikov držav, ki niso članice Eurocontrola. Vse pomembne odločitve Razširjene komisije ponavadi zahtevajo soglasnost pri glasovanju vseh držav.

Naloge Razširjene komisije so določene s Sporazumom (Zakon o ratifikaciji večstranskega sporazuma o pristojbinah na zračnih poteh, 1995), ki pravi, da bo Razširjena komisija:

- določila načela pri ocenitvi stroškov, ki jih imajo države z napravami in storitvami na zračnih poteh, formulo za izračun pristojbin, denarno enoto, pogoje uporabe sistema, vključno s plačilnimi pogoji, pristojbinami na enoto storitve in obdobjem, za katerega veljajo;
- za vsako obračunsko obdobje odobrila razmerja, po katerem bodo stroški, ki jih imajo države z napravami in storitvami na zračnih poteh, povrnjeni;
- določila načela, ki urejajo izjeme pri plačilu pristojbin;
- odobrila poročila Razširjenega odbora;
- sprejela finančne predpise, ki se uporabljajo v sistemu plačevanja pristojbin;

---

<sup>1</sup> Letalsko informativno območje je zračni prostor določenih dimenzij, znotraj katerega so zagotovljene službe informiranja o letih in službe za alarmiranje.

- odobrila sporazume med Eurocontrolom in katero koli državo, ki želi uporabljati Eurocontrolove vire in/ali tehnično pomoč glede pobiranja pristojbin, ki niso zajete v Sporazumu;
- odobrila dopolnitve proračuna glede aktivnosti Eurocontrola v zvezi s pristojbinami.

**Razširjeni odbor** je izvršilni organ, ki je sestavljen iz predstavnikov držav članic Eurocontrola in predstavnikov držav, ki niso članice Eurocontrola. V skladu s Sporazumom Razširjeni odbor med drugim (Zakon o ratifikaciji večstranskega sporazuma o pristojbinah na zračnih poteh, 1995):

- pripravlja odločitve za Razširjeno komisijo;
- nadzoruje delovanje sistema pristojbin na zračnih poteh;
- poroča Razširjeni komisiji o sredstvih, ki so potrebna za delovanje sistema;
- vodi posvetovanja z uporabniki.

Zasedanja Razširjenega odbora ponavadi potekajo trikrat letno, in sicer v marcu, juniju in novembru. Na teh zasedanjih so kot opazovalke prisotne tudi organizacije uporabnikov. Večstranska posvetovanja z uporabniki potekajo na junijskem zasedanju, kjer države predstavijo prve ocene izračuna stroškovne baze za naslednje leto, in na novembrskem, kjer so s strani držav predstavljene končne številke in izračun cene na enoto storitve za naslednje leto (Guidance on the Rules and Procedures of the Route Charges System, 2003, str. 10).

27. junija 1997 je bil podpisan Protokol za uskladitev Mednarodne konvencije Eurocontrol o sodelovanju za varnost zračne plovbe z dne 13. decembra 1960 (v nadaljevanju Konvencija), ki bo še okrepil in razširil poslanstvo Eurocontrola. Ko bo Konvencija stopila v veljavo, to bo po končanem procesu ratifikacije protokola v vseh državah pogodbenicah, bo Večstranski sporazum o pristojbinah na zračnih poteh prenehal veljati. Nadomestile ga bodo ustrezne določbe omenjene Konvencije, ki se nanašajo na enotni sistem pristojbin na zračnih poteh. Medtem so se države, v času prehodnega obdobja, odločile za zgodnejše izvrševanje določenih določb. 1. januarja 1998 je bil ustanovljen Začasni svet, ki ga sestavljajo predstavniki držav pogodbenic na ravni generalnih direktorjev uprav za civilno letalstvo. Začasni svet predstavlja organ, preko katerega Razširjen odbor poroča Razširjeni komisiji. Ko bo Konvencija stopila v veljavo, bo Svet postal organ, pristojen za izvajanje odločitev Generalne skupščine in na podlagi pooblastil vseh ukrepov, ki bodo veljali in bodo obvezujoči za vse države pogodbenice Konvencije. Generalna skupščina bo sestavljala predstavnike držav pogodbenic na ministrski ravni in se bo sestajala z namenom oblikovanja in odobritve splošne politike organizacije Eurocontrol, vključno s skupno politiko pristojbin na zračnih poteh (Guidance on the Rules and Procedures of the Route Charges System, 2003, str. 10). Republika Slovenija je marca 2004 Konvencijo ratificirala z Zakonom o ratifikaciji protokola za uskladitev mednarodne konvencije Eurocontrol o sodelovanju za varnost zračne plovbe z dne 13. decembra 1960 (Uradni list RS, št. 34/02).

Eurocontrolov Centralni urad za pristojbine na zračnih poteh (v nadaljevanju CRCO) je bil ustanovljen z namenom, da v imenu držav upravlja enotni sistem pristojbin na zračnih poteh. Poslanstvo CRCO je zagotoviti svojim deležnikom učinkovit sistem povračila stroškov, ki jih imajo z navigacijskimi napravami in storitvami na zračnih poteh, in s tem omogočiti izboljšanje in razvoj upravljanja zračnega prometa. Glavna dejavnost CRCO se nanaša na oblikovanje, zaračunavanje in pobiranje pristojbin na zračnih poteh v skladu z določbami Sporazuma. Poleg tega pa CRCO državam nudi še (Central Route Charges Office, 2005):

- oblikovanje, zaračunavanje in pobiranje terminalnih pristojbin v imenu držav na osnovi dvostranskih sporazumov;
- oblikovanje, zaračunavanje in pobiranje pristojbin na zračnih poteh v imenu drugih držav, ki niso podpisnice Sporazuma, na osnovi dvostranskih sporazumov;
- zagotavljanje svetovalnih storitev, vključno s finančnimi simulacijami in študijami, državam in ostalim zainteresiranim skupinam.

#### **4.2 Zakonska določila**

Za države članice Eurocontrola, ki so s podpisom Sporazuma sprejele skupno politiko oblikovanja in zaračunavanja pristojbin, so glede zaračunavanja stroškov storitev navigacijskih služb zračnega prometa obvezujoča določila, ki so vsebovana v dokumentu Načela za določanje stroškovne baze za pristojbine na zračnih poteh in izračun cen na enoto storitve (v nadaljevanju Načela). Načela državam predpisujejo pravico, da si preko pristojbin na zračnih poteh povrnejo vse stroške, ki jih imajo z izvajanjem storitev in uporabo sredstev za navigacijo na zračnih poteh, v višini dejanskih stroškov. Osnovo za oblikovanje Načel predstavljata dokumenta ICAO, in sicer ICAO-jeva politika za letališke pristojbine in pristojbine za navigacijske službe zračnega prometa (ICAO Doc 9082), ter Priročnik za ekonomijo navigacijskih služb zračnega prometa (ICAO Doc 9161). Vsebina omenjenih dokumentov je za Republiko Slovenijo postala obvezujoča s sprejetjem Zakona o ratifikaciji večstranskega sporazuma o pristojbinah na zračnih poteh leta 1995 (Uradni list RS, št. 11/95, Mednarodne pogodbe), ki je predstavljal tudi podlago za objavo Sklepa razširjene komisije Eurocontrol št. 51 o dopolnitvi Načel za določanje stroškovne baze za pristojbine na zračnih poteh in izračun cen na enoto storitve (Uradni list RS, št. 86/03) (Predlog zakona o spremembah Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa, 2005).

#### **4.3 Izračun pristojbin na zračnih poteh**

Po Pogojih uporabe sistema pristojbin na zračnih poteh in plačilnih pogojih (2005) je pristojbina, ki se zaračunava uporabnikom zračnega prostora, namenjena povračilu stroškov, ki jih imajo države z izvajanjem storitev navigacijskih služb zračnega prometa in z njimi povezanimi sredstvi, in stroškov, ki jih imajo države in Eurocontrol z upravljanjem enotnega sistema pristojbin na zračnih poteh. Pristojbina se določi za vsak let zrakoplova, ki je izveden po pravilih instrumentalnega letenja (IFR polet) in je opravljen v zračnem prostoru letalsko informativnih območij, ki so v pristojnosti posameznih držav. Za polete, ki se opravijo skozi

zračni prostor več letalsko informativnih območij, ki so v pristojnosti večih držav, se določi **enojna pristojbina**, ki je seštevek posameznih pristojbin za letenje v zračnem prostoru letalsko informativnih območij, v pristojnosti posameznih držav:

$$R = \sum_n r_i$$

- R - enojna pristojbina
- n - število držav
- r - posamezna pristojbina
- i - posamezna država

**Posamezna pristojbina** je produkt višine cene na enoto storitve in števila enot storitve v zvezi s poletom:

$$r_i = t_i x N_i$$

- r - pristojbina
- t - cena na enoto storitve
- N - število enot storitve v zvezi s poletom
- i - posamezna država

**Število enot storitve** se nadalje izračuna kot produkt količnika razdalje v zvezi z zračnim prostorom letalsko informativnih območij v pristojnosti posamezne države in količnika teže posameznega zrakoplova:

$$N_i = d_i x p$$

- N - število enot storitve
- d - količnik razdalje
- p - količnik teže posameznega zrakoplova
- i - posamezna država

**Količnik razdalje** se izračuna z delitvijo števila kilometrov razdalje velikega kroga<sup>2</sup> s sto, in sicer med:

- odhodnim letališčem v zračnem prostoru oziroma točko vstopa v zračni prostor letalsko informativnega območja, ki je v pristojnosti posamezne države, in
- prvim namembnim letališčem v tem zračnem prostoru oziroma točko izhoda iz tega zračnega prostora.

---

<sup>2</sup> Veliki krog dobimo, če zemeljsko kroglo presekamo z ravnino skozi njeno središče in razdelimo Zemljo na dva enaka dela. Najkrajšo razdaljo med dvema krajema na zemeljski površini dobimo tako, da Zemljo presekamo z ravnino, ki gre skozi dve točki in središče Zemlje. Ta razdalja se imenuje ortodroma (Karner, 2002, str. 11).

Vstopna oziroma izstopna točka je tista točka, kjer zračna pot prečka meje določenega zračnega prostora in je vpisana v načrtu leta. Načrt leta vsebuje določene informacije, ki so posredovane službam zračnega prometa in se nanašajo na nameravani let zrakoplova ali na njegov del, vključno z vsemi spremembami. Razdalja, ki se upošteva, pa se zmanjša za dvajset kilometrov za vsak vzlet in za vsak pristanek, ki se zgodi na ozemlju posamezne države.

**Količnik teže** posameznega zrakoplova se izračuna kot kvadratni koren količnika števila največje dovoljene vzletne teže zrakoplova (MTOW), izražene v tonah, ki je navedena v uradnem dokumentu, in števila petdeset, in sicer na dve decimalni mesti natančno:

$$P = \sqrt{\frac{MTOW}{50}}$$

P - količnik teže

MTOW - največja dovoljena vzletna teža zrakoplova

V primeru, da največja dovoljena teža zrakoplova ni znana, se za izračun količnika teže upošteva teža najtežjega znanega zrakoplova istega tipa. Če pa ima zrakoplov več različnih dovoljenih vzletnih tež, se količnik teže izračuna na osnovi najvišje dovoljene vzletne teže, ki jo predpiše država, v kateri je takšen zrakoplov registriran. Kadar prevoznik posluje z dvema ali več različicami zrakoplova istega tipa, se za izračun količnika teže za vsak zrakoplov tega tipa upošteva povprečje največjih dovoljenih vzletnih tež vseh njegovih zrakoplovov istega tipa. Količnik teže se izračunava za vsak tip zrakoplova in za vsakega prevoznika vsaj enkrat letno.

Tabela 1 na str. 24 prikazuje poenostavljen primer izračuna enojne pristojbine za polet iz Stockholma v Amsterdam na dan 1. julij 2005. Za izračun pristojbine je treba določiti količnike razdalje in količnik teže letala. Za izračun količnikov razdalje se upošteva razdalja znotraj posameznih letalsko informativnih območij, pri čemer se pri državah, v katerih je odhodno in namembno letališče, upošteva zmanjšanje razdalje za 20 km. Na podlagi teže letala se izračuna količnik teže letala. Z množenjem količnikov razdalje za posamezno državo in količnika teže letala dobimo število storitvenih enot v zvezi s poletom za posamezno državo. Pristojbina za posamezno državo se izračuna z množenjem števila storitvenih enot in višine cene na enoto storitve, ki je veljala za mesec julij 2005 za posamezno državo. S seštevkom pristojbin po posameznih državah dobimo enojno pristojbino, ki se je zaračunala letalskemu prevozniku, ki je opravil let iz Stockholma v Amsterdam 1. julija 2005.

Tabela 1: Primer izračuna enojne pristojbine za polet iz Stockholma v Amsterdam na dan 1. julij 2005

<b>PODATKI ZA IZRAČUN</b>					
Odhodno letališče:		Stockholm			
Namembno letališče:		Amsterdam			
Teža letala:		61,2 ton			
Datum poleta:		1. julij 2005			
Razdalje znotraj posameznih letalsko informativnih območij in količnik razdalje (d):					
Švedska:	505 km – 20 km	$d = (505-20)/100 = 4,85$			
Danska:	221 km	$d = 211/100 = 2,21$			
Nemčija:	250 km	$d = 250/100 = 2,50$			
Nizozemska:	188 km – 20 km	$d = (188-20)/100 = 1,68$			
Količnik teže (p):		$p = \sqrt{61,2/50} = 1,11$			
Višina cene na enoto storitve: julij 2005 v EUR					
<b>IZRAČUN</b>					
Država	Količnik razdalje	Količnik teže	Število enot storitve	Višina cene na enoto storitve v EUR	Pristojbina v EUR
1	2	3	$4 = 2*3$	5	$6 = 4*5$
Švedska	4,85	1,11	5,38	49,79	268,04
Danska	2,21	1,11	2,45	56,95	139,70
Nemčija	2,50	1,11	2,77	71,49	198,38
Nizozemska	1,68	1,11	1,86	53,69	100,12
<b>Enojna pristojbina</b>					<b>706,24</b>

Vir: Central Route Charges Office, 2005.

#### 4.4 Določanje stroškovne baze in izračun cene na enoto storitve

Za izračun cene na enoto storitve (angl. *unit rate*) morajo države vsako leto v skladu z Načeli (Sklep razširjene komisije Eurocontrol št. 51 o dopolnitvi Načel za določanje stroškovne baze za pristojbine na zračnih poteh in izračun cen na enoto storitve, 2003) oblikovati stroškovno bazo (angl. *cost base*), ki vključuje predvidene stroške navigacijskih služb zračnega prometa za dve leti vnaprej. Stroškovna baza se nato deli s predvidenim skupnim številom storitvenih

enot (angl. *service units*) za dve leti vnaprej, ki se določi na podlagi ocene obsega zračnega prometa v zračnem prostoru posamezne države. Razširjena komisija vsako leto sprejme in potrdi višino cene na enoto storitve, ki velja za prelete zrakoplovov v zračnem prostoru posamezne države.

#### **4.4.1 Določanje stroškovne baze**

Mednarodna organizacija za civilno letalstvo (ICAO) v svojih dokumentih, ki se nanašajo na oblikovanje stroškovne baze za izračun pristojbine, določa, da lahko izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa od uporabnikov storitev zahtevajo povračilo vseh stroškov, ki jih imajo z izvajanjem storitev navigacijskih služb zračnega prometa. Uporabniki pa niso dolžni povrniti tistih stroškov, ki niso pravilno razporejeni, zato morajo države poskrbeti za pravilno določanje stroškovne baze, ki je osnova za izračun pristojbine (ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services, 2004, str. 15).

ICAO priporoča državam, naj pri določanju stroškovne baze upoštevajo naslednja načela (ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services, 2004, str. 15):

- upoštevajo naj se vsi stroški, ki nastajajo z izvajanjem storitev navigacijskih služb zračnega prometa (stroški kapitala, amortizacije, poslovanja, administracije ipd.);
- upoštevajo naj se ocene stroškov za tiste storitve in naprave, ki se zagotavljajo in izvajajo v skladu z ICAO-jevim Regionalnim načrtom zračne navigacije;<sup>3</sup>
- stroški, ki nastajajo v fazah prileta in na letališču, naj se evidentirajo ločeno, prav tako stroški zagotavljanja storitev letalske meteorologije, kjer je to mogoče;
- stroški določenih preventivnih zaščitnih ukrepov, povezanih z zagotavljanjem navigacijskih služb zračnega prometa, ki se nanašajo na civilno letalstvo in se redno izvajajo, se lahko upoštevajo pri določanju stroškovne baze, če že niso bili upoštevani pri ukrepih, povezanih z varnostjo;
- navigacijske službe zračnega prometa naj ustvarijo zadostne prihodke za pokritje vseh neposrednih in posrednih stroškov, ki bodo zagotovili tudi sprejemljivo donosnost na sredstva, ki bodo prispevala k potrebnim izboljšavam sredstev.

Države pri oblikovanju stroškovne baze upoštevajo določila, ki so vsebovana v Načelih, ki vsebujejo tudi zgoraj navedena priporočila ICAO-ja. Pri določitvi stroškovne baze države upoštevajo stroške storitev navigacijskih služb zračnega prometa in stroške navigacijskih sistemov in naprav na zračnih poteh, ki so v njihovi pristojnosti. Cena na enoto storitve se izračunava za dve leti vnaprej (»n+2«). V ta namen morajo države določiti ustrezne predvidene obratovalne račune, kjer se stroški za leto »n+2« določijo na osnovi dejanskih stroškov v zadnjem zaključenem finančnem letu (leto »n«). Stroški za leto »n+2« se ažurirajo glede na dosegljive podatke, ki se nanašajo na leta »n+1« in »n+2«. Uvesti morajo tudi potrebne ukrepe za preprečevanje dvojnega štetja storitev (Sklep razširjene komisije

---

<sup>3</sup> Regionalni načrti zračne navigacije natančno navajajo objekte, službe in postopke, ki so potrebni za mednarodno zračno navigacijo znotraj natančno določenega prostora.

Eurocontrol št. 51 o dopolnitvi Načel za določanje stroškovne baze za pristojbine na zračnih poteh in izračun cen na enoto storitve, 2003).

Države morajo predhodne podatke skupaj z dodatnimi podatki posredovati Eurocontrolovemu Centralnemu uradu za pristojbine na zračnih poteh najkasneje do 1. junija leta »n+1«, končne podatke skupaj s pomožnimi podatki pa najkasneje do 1. novembra leta »n+1«.

Stroškovna baza za leto »n+2« se oblikuje na podlagi ocene nacionalnih stroškov države za leto »n+2« in ocene stroškov Eurocontrol za leto »n+2«. Tej t. i. nezmanjšani stroškovni bazi se odštejejo ocenjeni stroški za lete, izvedene po pravilih vizualnega letenja (VFR lete), in krožne lete za leto »n+2«. Ostane t. i. stroškovna baza za IFR lete (lete, izvedene po pravilih instrumentalnega letenja), ki se ji odštejejo še ocenjeni stroški za lete, ki so oproščeni plačila pristojbine, za leto »n+2« ter saldo za leto »n«, ki je posledica usklajevalnega mehanizma. Ostane stroškovna baza oziroma zaračunljivi stroški, ki se upoštevajo pri izračunu cene na enoto storitve za leto »n+2«. Poleg stroškovne baze morajo države pogodbenice za izračun cene na enoto storitve za leto »n+2« določiti tudi predvideno število storitvenih enot za leto »n+2«. Podlaga za določitev števila storitvenih enot je ocena obsega zračnega prometa v zračnem prostoru posamezne države. Določiti pa morajo tudi predvideno število oproščenih storitvenih enot za leto »n+2«, ki se pri izračunu cene na enoto storitve ne upoštevajo.

#### *4.4.1.1. Nacionalni stroški*

Pri izračunu nacionalnih stroškov države upoštevajo navigacijske objekte in službe za zračne poti, ki se zagotavljajo za civilni in vojaški promet in ki obratujejo v skladu s pravili in uredbami ICAO. Objekti in službe, ki se upoštevajo pri izračunu, morajo biti ali v obratovanju ali pa se pričakuje, da bodo začeli obratovati do konca leta »n+2«. Objekti, ki so uvedeni med letom, se upoštevajo le sorazmerno s trajanjem uporabe. Če se zaradi okvare ali vzdrževanja začasno ustavi obratovanje objekta, se v izračunu tega ne upošteva (Sklep razširjene komisije Eurocontrol št. 51 o dopolnitvi Načel za določanje stroškovne baze za pristojbine na zračnih poteh in izračun cen na enoto storitve, 2003).

Pri oblikovanju stroškovne baze države upoštevajo opredelitev stroškov:

- **po vrstah**, ki so opredeljeni kot stroški dela, stroški poslovanja, stroški amortizacije in stroški kapitala. Stroški dela vključujejo bruto plače, vse vrste prispevkov in ostale stroške osebja. Med stroške poslovanja se štejejo stroški najemnin (zemljišča, zgradbe in druge naprave, telekomunikacijska omrežja, zemeljski prenosni vodi ipd.), komunalni stroški, stroški popravil in vzdrževanja, svetovalni stroški ipd. Pri izračunu stroškov amortizacije osnovnih sredstev (tudi neopredmetenih) države uporabljajo metodo enakomernega časovnega amortiziranja. Stroški kapitala so sestavljeni iz stroškov obresti in stroškov trajnega kapitala in se izračunajo letno na kapital, ki se v organizaciji uporablja.
- **po kategorijah**, ki so opredeljeni kot stroški upravljanja zračnega prometa, stroški komunikacij, navigacije in nadzora, stroški osnovnega usposabljanja in izpopolnjevanja,



stroški študij, testov in preizkusov, administrativni stroški, stroški službe letalskih informacij, meteorološki stroški ter stroški iskanja in reševanja.

Pri oblikovanju stroškovne baze morajo države poskrbeti, da so omenjeni stroški določeni v skladu s sprejetimi knjigovodskimi načeli, upoštevati pa morajo tudi obravnave različnih kategorij iz nacionalnih računovodskih sistemov (obresti, odpisi, inflacija) (Sklep razširjene komisije Eurocontrol št. 51 o dopolnitvi Načel za določanje stroškovne baze za pristojbine na zračnih poteh in izračun cen na enoto storitve, 2003).

Alokacija stroškov med letalske in neletalske uporabnike, med civilni in vojaški promet, med uporabnike instrumentalnih in vizualnih sredstev ter na službe na zračnih poteh in priletno/letališke službe se izvaja na podlagi različnih kriterijev, pri katerih Načela določajo uporabo statistične osnove. Pri dodelitvi stroškov objektom in službam, ki služijo tako za zračne poti kot priletom/letališčem, se upošteva proporcionalno število dodeljenih kontrolorskih mest, število dodeljenih sektorjev, število letov, predviden čas uporabe opreme, osebje, površina prostorov in število radijskih kanalov, ki se uporabljajo za zračne poti oziroma za priletne/letališke namene. (Sklep razširjene komisije Eurocontrol št. 51 o dopolnitvi Načel za določanje stroškovne baze za pristojbine na zračnih poteh in izračun cen na enoto storitve, 2003).

#### *4.4.1.2. Stroški Eurocontrol*

Načela določajo, da se stroški Eurocontrol oblikujejo v skladu z enakimi pravili, kot se uporabljajo za nacionalne stroške in se pri določitvi stroškovne baze dodajo nacionalnim stroškom posamezne države. Določijo se na osnovi letnega finančnega poročila Agencije in se med posamezne države razdelijo v skladu z metodo, ki se uporablja za izračun prispevkov držav v proračun Agencije.<sup>4</sup> V zvezi z amortizacijo objektov, ki zagotavljajo službe za zračne poti, pa se stroški razdelijo v skladu s pravilom regionalizacije, ki pomeni, da se stroški dodelijo tistim državam, za katere so objekti Agencije zagotavljali službe na zračnih poteh. Med stroške Eurocontrol se štejejo stroški poslovanja in investicijski stroški glavnega sedeža Agencije in ostalih enot. (Sklep razširjene komisije Eurocontrol št. 51 o dopolnitvi Načel za določanje stroškovne baze za pristojbine na zračnih poteh in izračun cen na enoto storitve, 2003).

---

<sup>4</sup> Letni prispevek države v proračun Agencije se določi za vsako proračunsko leto na način (Zakon o ratifikaciji Protokola za uskladitev Mednarodne konvencije Eurocontrol o sodelovanju za varnost zračne plovbe z dne 13. decembra 1960, 2002):

- Začetni 30-odstotni prispevek se izračuna v sorazmerju z vrednostjo bruto domačega proizvoda, ki je izračunan po metodologiji OECD na osnovi aritmetične sredine za zadnja tri leta. Vrednost bruto domačega proizvoda je izračunana na podlagi faktorja stroškov in tekočih cen, izraženih v ustrezni evropski obračunski enoti.
- Nadaljnjih 70 odstotkov prispevka se izračuna sorazmerno z vrednostjo naprav na zračnih poteh države iz predzadnjega leta.

#### 4.4.1.3. Stroški oproščenih letov

Pogoji uporabe sistema pristojbin na zračnih poteh in plačilni pogoji (2005) določajo kategorije poletov, ki so oproščeni plačila pristojbine. To so:

- poleti, izvedeni po pravilih vizualnega letenja (VFR poleti);
- poleti zrakoplovov, pri katerih največja dovoljena vzletna teža znaša manj kot dve toni;
- poleti, ki so opravljeni izključno za prevoz članov kraljevske družine, voditeljev držav, vlad in ministrov na uradni dolžnosti;
- poleti, ki so opravljeni z namenom iskanja in reševanja in so odobreni od organa, ki je pristojen za iskanje in reševanje.

Poleg zgoraj naštetih kategorij poletov lahko posamezna država predpiše, da so na letalsko informativnih območjih v njeni pristojnosti plačila pristojbine oproščene še naslednje kategorije poletov:

- vojaški poleti, ki jih izvajajo vojaška letala katere koli države;
- šolski poleti, ki se izvajajo izključno zaradi pridobitve dovoljenja za delo pilotov in so ustrezno označeni v načrtu leta. Ti poleti morajo biti izvedeni izključno v zračnem prostoru zadevane države;
- poleti, ki so opravljeni izključno zaradi testiranja naprav ali se uporabljajo kot zemeljskonavigacijska oprema za zračni promet;
- poleti, ki se končajo na letališču, s katerega je zrakoplov vzletel, in med katerimi ni prišlo do vmesnega pristanka (krožni poleti).

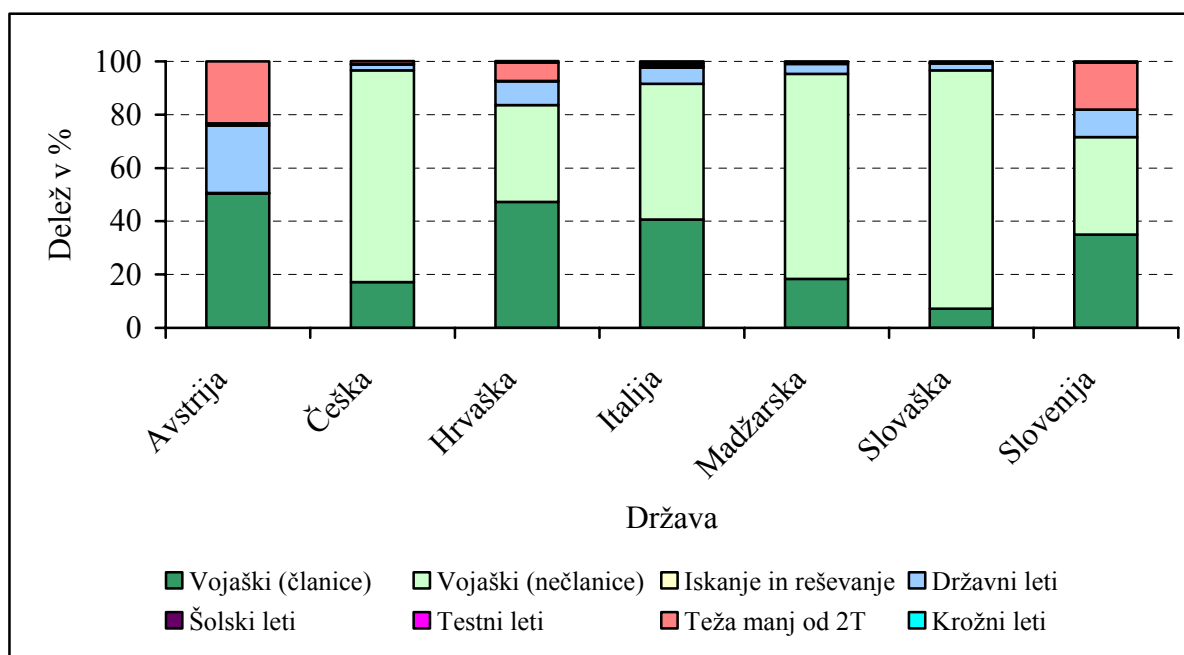
Stroški, povezani z oproščenimi leti, se izračunajo na osnovi storitvenih enot, ki so nastale z oproščenimi leti. V tistih primerih, kjer števila storitvenih enot ni mogoče neposredno določiti, zadevane države opravijo neposreden odbitek dejanskih stroškov, ki so nastali z zagotavljanjem objektov in/ali opravljenih storitev za VFR lete, in odbitek za krožne lete. Države stroškov oproščenih letov ne smejo zaračunavati drugim uporabnikom, zato se ti stroški pri izračunu cene na enoto storitve odštejejo od stroškovne baze (Sklep razširjene komisije Eurocontrol št. 51 o dopolnitvi Načel za določanje stroškovne baze za pristojbine na zračnih poteh in izračun cen na enoto storitve, 2003).

Izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa pridobivajo sredstva za povračilo stroškov letov, ki so izvzeti iz plačila pristojbine na zračnih poteh, neposredno od države oziroma vojske (za vojaške lete), iz rezerv ali drugih prihodkov, ki niso nastali z opravljanjem storitev navigacijskih služb zračnega prometa, ali z vključitvijo teh stroškov v stroškovno bazo, kar je sicer netransparentno in v nasprotju z Načeli, saj pride do navzkrižnega subvencioniranja od drugih uporabnikov (Financing of ATM to Achieve the Single European Sky, 2004, str. 68).

V letu 2004 je za srednjeevropske države povprečni delež storitvenih enot, ki so oproščene plačila pristojbine, znašal 3,4 odstotke (Report on the Operation of the Route Charges System

in 2004, 2005, str. 13). Iz Slike 6 je razvidno, da so daleč največji delež storitvenih enot, ki so oproščene plačila pristojbine, v vseh srednjeevropskih državah predstavljali vojaški poleti, in sicer vojaški poleti, ki so jih opravile države, ki niso članice Eurocontrola (razen v Avstriji). Povprečni delež teh storitvenih enot je znašal skoraj 53 odstotkov, povprečni delež vseh vojaških poletov (tako tistih, ki so jih opravile države članice kot nečlanice Eurocontrola) pa je znašal celo 83,7 odstotkov. V Sloveniji je skupni delež vojaških poletov znašal 71,6 odstotkov, od tega so 35 odstotkov predstavljali vojaški poleti iz držav članic Eurocontrola. Poleti, ki so namenjeni prevozu voditeljev držav in drugih funkcionarjev (državni poleti), so v povprečju znašali 8,5 odstotkov, največji delež izkazuje Avstrija (25,3 odstotke), najmanjšega pa Češka, in sicer 2,1 odstotek. V Sloveniji je delež državnih poletov znašal 10,3 odstotke. V povprečju 7,3 odstotkov pa so predstavljali poleti zrakoplovov, katerih največja dovoljena vzletna teža znaša manj kot 2 toni. V Sloveniji je ta delež znašal 17,6 odstotkov, največji delež pa izkazuje Avstrija, in sicer 23,3 odstotke. Ostale kategorije letov, ki so izvzete iz plačila pristojbine (poleti, namenjeni iskanju in reševanju, šolski leti, leti, namenjeni testiranju naprav, in krožni leti), predstavljajo v skupnem številu izvzetih storitvenih enot zelo majhen delež.

Slika 6: Deleži storitvenih enot po posameznih kategorijah, ki so oproščene plačila pristojbine v državah članicah Eurocontrola, za srednjeevropske države za leto 2004 v odstotkih



Vir: Report on the Operation of the Route Charges System in 2004, 2005, str. 13.

#### 4.4.2 Usklajevalni mehanizem

Usklajevalni mehanizem zagotovi, da se državam preko pristojbin na zračnih poteh povrnejo le dejanski stroški, ki jih imajo z zagotavljanjem storitev navigacijskih služb zračnega prometa.

Pristojbine za leto »n+2« se izračunajo na osnovi predvidenih stroškov in predvidenega števila storitvenih enot za zadevano obdobje, zato v praksi prihaja do razlik med predvidenimi in dejanskimi stroški ter predvidenim in dejanskim številom storitvenih enot. Ob koncu leta »n+3« so države dolžne posredovati Centralnemu uradu za pristojbine na zračnih poteh dejanske podatke o višini stroškov zagotavljanja storitev navigacijskih služb zračnega prometa in višini prihodkov od opravljenih storitev za preteklo leto (»n+2«) z namenom ugotovitve nastalih razlik. Pozitivna razlika (angl. *over recovery*) je posledica nižjih dejanskih stroškov od predvidenih in/ali večjih dejanskih prihodkov od predvidenih, ki so nastali zaradi večjega obsega zračnega prometa ob nespremenjeni pristojbini. V tem primeru je bil uporabnikom zračnega prostora zaračunan prevelik znesek pristojbin. Negativna razlika (angl. *under recovery*) pa se pojavi, kadar so dejanski stroški višji od predvidenih in/ali kadar je dejanski prihodek, ki je posledica nižjega obsega zračnega prometa ob nespremenjeni pristojbini, nižji od predvidenega. V primeru negativne razlike je bil uporabnikom zračnega prostora zaračunan premajhen znesek pristojbin.

Uskladitev se izvrši v letu »n+4«, in sicer tako, da se morebitna pozitivna razlika, nastala v letu »n+2«, odšteje od stroškovne baze za leto »n+4« in je tako v letu »n+4« zaračunan znesek pristojbin manjši od dejanskih stroškov, saj se je razlika že zaračunala v letu »n+2«. Če pa v letu »n+2« pride do negativne razlike, se v letu »n+4« višina omenjene razlike prišteje k stroškovni bazi za leto »n+4« in se tako v letu »n+4« poleg dejanskih stroškov pokrije tudi znesek premalo zaračunanih pristojbin iz leta »n+2«.

#### **4.4.3 Določitev storitvenih enot**

Za izračun cene na enoto storitve je treba določiti skupno število storitvenih enot za dve leti vnaprej (»n+2«), ki je odvisno od ocene obsega zračnega prometa v zračnem prostoru države in strukture letal. Za določitev predvidenega števila storitvenih enot je odgovorna vsaka posamezna država.

#### **4.4.4 Izračun cene na enoto storitve**

Cena na enoto storitve posamezne države je sestavljena iz dveh delov, iz nacionalne cene na enoto storitve in regionalne administrativne cene na enoto storitve.

**Nacionalno ceno na enoto storitve** za leto »n+2« države izračunajo z delitvijo predvidene stroškovne baze za leto »n+2«, zmanjšane za upoštevana plačila oproščenih letov, s predvidenim številom zaračunljivih storitvenih enot za leto »n+2« (Sklep razširjene komisije Eurocontrol št. 51 o dopolnitvi Načel za določanje stroškovne baze za pristojbine na zračnih poteh in izračun cen na enoto storitve, 2003).

V Tabeli 2 na str. 31 je prikazan izračun nacionalne cene na enoto storitve za Slovenijo za leti 2005 in 2004. Zaračunljivi stroški so izpeljani iz predvidenih nacionalnih stroškov,

predvidenih stroškov Eurocontrola, zmanjšanja za oproščene lete in salda iz prejšnjih let (za leto 2005 je upoštevan saldo iz leta 2003, za leto 2004 pa saldo iz leta 2002). Saldo v obeh letih je negativen, kar pomeni, da prihodki od izvajanja storitev navigacijskih služb zračnega prometa na zračnih poteh v letih 2002 in 2003 niso zadostovali za pokritje dejanskih stroškov, zato se je takratna negativna razlika prištela k stroškovni bazi za leto 2004 oziroma 2005 (vpliv usklajevalnega mehanizma). Razlog za negativno razliko v letu 2002 je zmanjšanje obsega zračnega prometa v letu 2002, ki je posledica dogodkov »11. septembra« v letu 2001. Nacionalna cena na enoto storitve je za leto 2005 znašala 63,88 EUR in je bila v primerjavi z letom 2004, ki je znašala 76,60 EUR, za 16,6 odstotkov nižja. Razlog je bil v predvidenih zaračunljivih storitvenih enotah, ki so bile v letu 2005 v primerjavi z letom 2004 višje za 22,4 odstotke. Nacionalni stroški in stroški Eurocontrol so se v letu 2005 v primerjavi z letom 2004 sicer povečali za 14 odstotkov in 17,2 odstotka, vendar to povečanje zaradi občutno manjšega negativnega salda v letu 2005, ki je posledica premalo zaračunanih pristojbin v letu 2003, v primerjavi z letom 2004 in večjega števila predvidenih zaračunljivih storitvenih enot v letu 2005, ni bistveno vplivalo na višino nacionalne cene na enoto storitve.

Tabela 2: Prikaz izračuna nacionalne cene na enoto storitve za Slovenijo za leti 2005 in 2004 v EUR

Kategorija/Leto		2005	2004	Indeks 2005/2004
Nacionalni stroški		13.466.066	11.810.611	114
Stroški Eurocontrol	+	1.179.908	1.007.135	117,2
Znižanje za oproščene lete	-	243.795	253.294	96,2
Zmanjšana stroškovna baza	=	14.402.179	12.564.453	114,6
Saldo iz prejšnjih let	-	- 693.275	- 2.223.984	31,2
Zaračunljivi stroški	=	15.095.454	14.788.437	102,1
Zaračunljive storitvene enote	/	236.300	193.060	122,4
<b>Nacionalna cena na enoto storitve</b>	=	<b>63,88</b>	<b>76,60</b>	<b>83,4</b>

Vir: Report on the Operation of the Route Charges System in 2005, 2006; Report on the Operation of the Route Charges System in 2004, 2005.

Predhodne podatke za izračun nacionalne cene na enoto storitve za naslednje leto predstavniki držav predstavijo na junijskem zasedanju Razširjenega odbora, končne pa na novembrskem. Cene na enoto storitve, ki jih potrdi Razširjena komisija, se začnejo uporabljati 1. januarja naslednje leto. Z namenom zmanjšanja vpliva nihanja deviznih tečajev na sistem pristojbin na zračnih poteh se cene na enoto storitve vsak mesec prilagodijo skladno z deviznim tečajem evra nasproti zadevanim nacionalnim valutam (Central Route Charges Office, 2005).

**Regionalna administrativna cena na enoto storitve** za leto »n+2« predstavlja povračilo stroškov, ki jih ima Eurocontrol z upravljanjem enotnega sistema pristojbin na zračnih poteh. Izračuna se z delitvijo zneska predvidene stroškovne baze za inkaso/pobiranje za leto »n+2« s skupnim številom predvidenih storitvenih enot za leto »n+2« za območje pristojbin na zračnih poteh. Izračunan znesek je za vse države enak. Stroškovna baza za inkaso/pobiranje za leto »n+2« se določi na osnovi ocene stroškov CRCO za leto »n+2«, in sicer neposrednih obratovalnih stroškov, posrednih stroškov, investicijskih stroškov za administrativne namene, stroškov internega revizorja ter salda poslovnega računa CRCO za leto »n« in salda za leto »n-2«, prenesena na leto »n« (Sklep razširjene komisije Eurocontrol št. 51 o dopolnitvi Načel za določanje stroškovne baze za pristojbine na zračnih poteh in izračun cen na enoto storitve, 2003).

#### **4.5 Posvetovanja z uporabniki**

Posvetovanja so namenjena seznanitvi uporabnikov zračnega prostora z vsemi pomembnimi podatki in informacijami, ki se nanašajo na storitve navigacijskih služb zračnega prometa, posebej, kar se tiče sistema pristojbin na zračnih poteh. ICAO v svojih dokumentih priporoča, da naj se posvetovanja z uporabniki organizirajo pred uvedbo kakršnih koli sprememb, ki se nanašajo na oblikovanje stroškovne baze, višino cene na enoto storitve, uvedbo dodatnih pristojbin ipd., ki imajo vpliv na poslovanje uporabnikov. Pri uvedbi sprememb pa naj izvajalci upoštevajo tudi mnenja in stališča uporabnikov. Izvajalci in uporabniki naj bi si prizadevali za medsebojno usklajeno uvajanje sprememb, kjerkoli je to mogoče (ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services, 2004, str. 20).

##### **4.5.1 Večstranska posvetovanja**

Zaradi monopolne narave dejavnosti navigacijskih služb zračnega prometa in iz tega izhajajočega statusa uporabnikov zračnega prostora je v skupnem interesu držav, da zagotovijo primerne mehanizme v podporo učinkovitemu posvetovanju med uporabniki in izvajalci. Večstranska posvetovanja se organizirajo približno dva tedna po zasedanju Razširjenega odbora za pristojbine na zračnih poteh, na katerem so predstavljeni predhodni oziroma končni podatki, ki se nanašajo na višino stroškovnih baz izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa. Uporabniki storitev navigacijskih služb zračnega prometa se z Razširjenim odborom posvetujejo zlasti o predstavljenih podatkih s strani držav in o morebitnih spremembah, ki se nanašajo na sistem pristojbin. Posvetovanja omogočajo uporabnikom predstaviti poglede in stališča v zvezi z enotnim sistemom pristojbin (Guidance on the Rules and Procedures of the Route Charges System, 2003, str. 18).

##### **4.5.2 Dvostranska posvetovanja**

Uporabniki imajo tudi možnost dvostranskih posvetovanj s posamezno državo oziroma izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa. Potreba po dvostranskih posvetovanjih se je

pokazala predvsem zaradi povečevanja števila držav, ki so vključene v enotni sistem pristojbin na zračnih poteh, kar je uporabnikom otežilo izvajanje podrobnih razprav s posameznimi državami oziroma izvajalci na zasedanjih Razširjenega odbora. Razlogi, zaradi katerih uporabniki ponavadi zaprosijo za dvostranska posvetovanja, so lahko povezani z relativno visokim povečanjem stroškovne baze ali cene na enoto storitve posamezne države, s kakršnimi koli neutemeljenimi spremembami ali z vstopom nove države v enotni sistem pristojbin na zračnih poteh (Guidance on the Rules and Procedures of the Route Charges System, 2003, str. 18).

## **4.6 Postopki zaračunavanja pristojbin in plačilni pogoji**

### ***4.6.1 Zbiranje podatkov***

Osnovne podatke, ki so potrebni za izračun pristojbin, CRCO-ju posredujejo države, ki za pravilnost podatkov tudi odgovarjajo. Da bi omejili obseg poslanih podatkov, je za vsak polet CRCO-ju poslano samo eno sporočilo, ne glede na to, ali je letalo preletelo več letalsko informativnih območij, ki so v pristojnosti večih držav. Tako je za zbiranje in posredovanje podatkov o letu odgovorna tista država, v kateri je odhodno letališče ali zračni prostor v njeni pristojnosti, kjer letalo vstopi v Eurocontrolovo področje pristojbin. Država pošlje sporočilo o letu v roku 10 dni od dneva poleta in glede na vnaprej določen prenosni koledar. Sporočilo o letu vsebuje naslednje podatke: datum poleta, natančno uro odhoda, letališče odhoda in namembno letališče, tip in oznako letala, številko leta in kakršne koli kode oprostitve. Prejeta sporočila se avtomatično obdelajo in če ni ugotovljenih nobenih neskladij, so pripravljena za izračun pristojbin. Za izračun razdalj, ki jih je letalo preletelo v zračnem prostoru posamezne države, CRCO pridobi podatke od Eurocontrolove Centralne enote za vodenje tokov zračnega prometa (Customer Guide to Charges, 2004, str. 2).

### ***4.6.2 Obveznost za plačilo pristojbine***

Obveznost za plačilo pristojbine ima oseba oziroma družba, ki je bila prevoznik med izvedbo poleta. V primeru, da identiteta prevoznika ni znana, je plačilo pristojbine dolžan opraviti lastnik zrakoplova, razen če ta dokaže, da je zrakoplov upravljala druga oseba (Pogoji uporabe sistema pristojbin na zračnih poteh in plačilni pogoji, 1995). Sporazum določa, da se lahko v primeru neplačila proti dolžniku uporabijo ukrepi za prisilno izterjavo, ki jih vodi Eurocontrol oziroma na zahtevo Eurocontrola vsaka posamezna država (Zakon o ratifikaciji večstranskega sporazuma o pristojbinah na zračnih poteh, 1995).

### ***4.6.3 Plačilni pogoji***

Dolžniki zaračunane zneske plačajo na poslovnem sedežu Eurocontrola v Bruslju ali v bančnih ustanovah, v katerih ima Eurocontrol odprte račune. Znesek pristojbine zapade v plačilo z dnem, ko je opravljen polet, datum valutacije pa znaša 30 dni od datuma računa.

Znesek pristojbine se plača v evrih, razen v primerih, ko uporabniki opravijo plačilo v domači bančni ustanovi. Takrat se zneski, izraženi v evrih, preračunajo v državno valuto na podlagi dnevnih menjalnih tečajev, kot veljajo za komercialne transakcije glede na datum valutacije in kraj plačila (Pogoji uporabe sistema pristojbin na zračnih poteh in plačilni pogoji, 2005).

Vsako plačilo mora spremljati poročilo, iz katerega je razvidno, za katere račune je plačilo namenjeno. Poročilo mora vsebovati:

- podatke o poletih, na katere se plačilo nanaša;
- datume poletov in
- zneske v evrih v zvezi s plačanimi računi ter morebitnimi odštetimi zneski dobropisov.

V primeru, da plačilu ni priloženo poročilo, bo Eurocontrol z zneskom najprej poravnal obresti in nato račune z najstarejšim datumom zapadlosti (Pogoji uporabe sistema pristojbin na zračnih poteh in plačilni pogoji, 2005).

Osebe ali družbe, ki so dolžne plačati pristojbino, se na izdane račune lahko pritožijo, in sicer v pisni obliki v roku 60 dni od datuma računa. Pritožbe morajo biti natančno obrazložene, priložena morajo biti tudi ustrezna dokazila (Pogoji uporabe sistema pristojbin na zračnih poteh in plačilni pogoji, 2005). CRCO vsako pritožbo ustrezno obravnava in v primeru odobritve pritožbe izda dobropis za celoten znesek spornega leta, ki se po korekciji ponovno zaračuna. V primeru zavrnitve pritožbe pa osebi ali družbi, ki se je pritožila, poda razloge za zavrnitev pritožbe. Po podatkih CRCO je v povprečju 1 odstotek letov predmet pritožbe (Central Route Charges Office, 2005).

#### **4.7 Nakazilo zbranih pristojbin**

Eurocontrol oziroma Centralni urad za pristojbine na zračnih poteh (CRCO) v skladu s Sporazumom v imenu držav oblikuje, zaračunava in pobira pristojbine od opravljenih storitev izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa. Zbrana sredstva nato nakaže na račun posamezne države oziroma izvajalca storitev navigacijskih služb zračnega prometa.

Finančni tok zaračunanih pristojbin na zračnih poteh med CRCO in izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa poteka na dva načina:

- posredno preko državnega proračuna ali
- neposredno od CRCO.

Po prvem načinu izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa prejmejo prihodke od opravljenih storitev posredno preko državnega proračuna. V tem primeru CRCO zbrana sredstva od pristojbin nakaže državi, ki nato celotni znesek nameni delovanju izvajalca storitev navigacijskih služb zračnega prometa. Le-ta nato vrne državi znesek članarine in stroškov Eurocontrola, ki jih v proračun Eurocontrola poravnava država (Financing of ATM to Achieve the Single European Sky, 2004, str. 71). Ta način organiziranja finančnih tokov med CRCO in izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa je značilen za Francijo, ki ima specifično ureditev navigacijskih služb zračnega prometa, in tiste države, ki ločitev



nadzorne in regulativne funkcije od operativne funkcije še niso izvedle (Predlog zakona o spremembah Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa, 2005).

Drugi način organiziranja finančnih tokov med CRCO in izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa je bolj razširjen. Uporablja se v večini držav. V tem primeru izvajalci storitev prejmejo prihodke od opravljenih storitev neposredno od CRCO. V praksi se ta način izvaja v dveh oblikah. Po prvi obliki CRCO celotni znesek zbranih sredstev od pristojbin nakaže neposredno izvajalcu storitev, ki v imenu države sam poravnava znesek članarine in stroškov Eurocontrola in deluje kot agent med državo in Eurocontrolom. Po drugi obliki pa izvajalec storitev navigacijskih služb zračnega prometa od CRCO prejme znesek, ki je že zmanjšan za znesek članarine in stroškov Eurocontrola, ki ga je CRCO nakazal v proračun države. Za poravnavo obveznosti do Eurocontrola poskrbi država (Financing of ATM to Achieve the Single European Sky, 2004, str. 72–73). Prva oblika tega načina organiziranja finančnih tokov je značilna za Nemčijo, Avstrijo, Italijo, Španijo in Irsko, druga pa za Veliko Britanijo, Švedsko in Dansko (Predlog zakona o spremembah Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa, 2005).

#### **4.8 Način financiranja javnega podjetja**

Zznszp (2003) v drugi točki 9. člena določa, da se za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa zaračunavajo:

- pristojbine na zračnih poteh;
- priletno-odletne pristojbine;
- pristojbine iz naslova opravljanja storitev navigacijskih služb zračnega prometa na letališčih in
- cene drugih storitev v okviru izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa.

Pristojbine na zračnih poteh se v Republiki Sloveniji oblikujejo v skladu z Zakonom o ratifikaciji večstranskega sporazuma o pristojbinah na zračnih poteh (Uradni list RS, št. 11/95, mednarodne pogodbe), ki omogoča povračilo vseh stroškov navigacijskih služb zračnega prometa. V imenu Republike Slovenije zaračunavanje in pobiranje pristojbin opravlja Eurocontrol oziroma CRCO. Republika Slovenija do sedaj še ni uvedla zaračunavanja priletno-odletnih pristojbin, zato javno podjetje iz tega naslova ne pridobiva prihodkov.

Konec decembra 2005 je začel veljati Zakon o spremembah Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa - v nadaljevanju Zznszp-A (Uradni list RS, št. 110/05), s katerim se je spremenila organiziranost finančnega toka prihodkov od opravljenih storitev navigacijskih služb zračnega prometa.

Pred spremembo Zznszp se je javno podjetje financiralo iz namenskih prihodkov državnega proračuna, katerih vir so bile pristojbine za opravljene storitve navigacijskih služb zračnega prometa ter cene drugih storitev v okviru izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa. Ta

način financiranja je pomenil, da je javno podjetje pridobivalo prihodke od opravljenih storitev posredno preko državnega proračuna. Zbrana sredstva od pristojbin so predstavljala namenske prihodke državnega proračuna, ki so se nato v skladu z Zakonom o izvrševanju proračuna Republike Slovenije za leti 2004 in 2005 (Uradni list RS, št. 130/03) namenila javnemu podjetju.

Problem sistema proračunskega financiranja je v tem, da se proračun sprejema za daljše obdobje od enega leta, kar predstavlja težavo pri načrtovanju in usklajevanju višine proračunskih sredstev, ki so namenjena za odpravo posledic usklajevalnega mehanizma, ki zagotavlja pokritje dejanskih stroškov navigacijskih služb zračnega prometa. Odprava posledic usklajevalnega mehanizma je lažja v primeru neposrednega financiranja izvajalcev storitev navigacijskih služb zračnega prometa, saj le-ti razpolagajo z vsemi potrebnimi podatki, ki se nanašajo na višino stroškov in obseg zračnega prometa, in se lahko zaradi prilagodljive organizacijske strukture hitro odzovejo na spremembe, ki izhajajo iz okolja.

Javno podjetje je bilo poleg tega z Zakonom o izvrševanju proračuna Republike Slovenije za leti 2004 in 2005 (2003) omejeno v porabi sredstev s fiksnim zneskom. Omejevanje porabe sredstev, ki jih je javno podjetje zaslužilo z dejavnostjo in do katerih je bilo po predpisih Evropske unije, Večstranskega sporazuma o pristojbinah na zračnih poteh in pravilih, ki so povezana z njim, ter po slovenskih predpisih, upravičeno, je predstavljalo omejitve pri tekočem poslovanju in investiranju v posodobitev infrastrukture javnega podjetja.

Zgoraj navedene omejitve, ki so oteževale varno in učinkovito izvajanje storitev navigacijskih služb zračnega prometa, so bile razlog za spremembo Zznszp. Cilji sprejetja Zznszp-A v zvezi s financiranjem javnega podjetja so bili (Predlog zakona o spremembah Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa, 2005):

- zagotovitev neposrednega in stabilnega vira prihodkov za opravljene storitve in odprava proračunskega financiranja;
- uskladitev dejanskega stanja z določbo Zznszp, ki določa, da so v skladu z mednarodnimi pogodbami pristojbine na zračnih poteh v celoti vir financiranja navigacijskih služb zračnega prometa;
- fleksibilnejši način financiranja, ki bo zagotovil pospešen razvoj navigacijskih služb zračnega prometa.

Zznszp-A (2005) javnemu podjetju omogoča neposredno financiranje iz pristojbin za opravljene storitve navigacijskih služb zračnega prometa. Tako so prihodki od opravljenih storitev postali izvorni prihodki javnega podjetja. Med prihodke javnega podjetja so vključeni tudi prihodki iz naslova morebitnih plačil Republike Slovenije, ki so predvidena za primere, ko znesek zaračunanih pristojbin ne bi bil zadosten za pokrivanje stroškov oziroma ko mednarodne pogodbe, ki zavezujejo Republiko Slovenijo, ne bi dopustile zaračunavanje teh pristojbin. Zaradi neposrednega načina financiranja je javno podjetje dolžno nakazovati na račun proračuna Republike Slovenije prilive za pokrivanje stroškov, ki se financirajo iz

proračuna, in sicer so to stroški službe letalske meteorologije, službe iskanja in reševanja zrakoplovov in stroški državnih organov. Prav tako pa je dolžno poravnati obveznosti države v zvezi s članarino in stroški Eurocontrola in drugih podobnih organizacij s področja navigacijskih služb zračnega prometa. S sprejetjem Zznszp-A se je ureditev načina financiranja javnega podjetja poenotila z ureditvijo v večini držav Evropske unije.

## **5. ENOTNO EVROPSKO NEBO**

Začetki projekta enotno evropsko nebo segajo v leto 1999 kot odgovor na razmere v evropskem zračnem prometu. Razdrobljen sistem kontrole zračnega prometa je imel posledice v vse večjih zamudah v zračnem prometu, neučinkoviti izrabi zračnega prostora in vse večjem onesnaževanju okolja (Hitri pregled The Single European Sky (SES)-Enotno evropsko nebo, 2004). V Evropi je v letu 1999 delovalo kar 49 centrov za kontrolo zračnega prometa (Johnson, 2003, str. 275). Letalo, ki npr. leti na progi med Rimom in Brusljem, mora preleteti kar devet različnih območij kontrol zračnega prometa, ki delujejo v skladu z različnimi državnimi ureditvami zračnega prometa, uporabljajo različno tehnologijo, poleg tega pa zračne prometne poti ovirajo tudi številna vojaška območja posameznih držav, v katerih je civilni letalski promet prepovedan. Zaradi neprimerne organiziranosti evropskega zračnega prostora glede na obseg letalskega prometa je imelo v letu 1999 v povprečju eno izmed štirih letal kar 15 minut zamude. V letu 2001 so se zamude zaradi dogodkov »11. septembra«, ki so vplivali na zmanjšanje obsega letalskega prometa, zmanjšale, vendar je še vedno okoli 20 odstotkov letal zamujalo. Letalske prevoznike in potnike naj bi zamude v letalskem prometu stale približno od 1,2 do 1,9 milijard evrov letno, in sicer zaradi izgube časa, neustrezne izrabe letal ter letalskega osebja. Zaradi uporabe neoptimalnih zračnih poti porabijo letala tudi več goriva, kar predstavlja večjo obremenitev za okolje (Krautberger, 2004) in seveda večje stroške za letalske družbe.

Konec leta 2003 sta Evropski parlament in Evropska komisija dosegla dogovor o ureditvi evropskega zračnega prostora s sprejetjem paketa zakonodaje, ki je začela veljati aprila 2004 in predstavlja temelje za vzpostavitev enotnega evropskega neba. Namen enotnega evropskega neba je skozi proces harmonizacije in koordinacije ter z dvigom nacionalnih sistemov za kontrolo zračnega prometa na evropsko raven povečati varnost, zmogljivost in učinkovitost evropskega zračnega prostora (Hitri pregled The Single European Sky (SES)-Enotno evropsko nebo, 2004).

Cilji Evropske komisije pri reorganizaciji evropskega zračnega prometa so povečati zmogljivost kontrole zračnega prometa, ki bo sposobna spremljati približno 5-odstotno letno rast obsega letalskega prometa, izboljšati varnost v zračnem prometu, zmanjšati razdrobljenost sistema kontrole zračnega prometa, vključiti vojaški sektor v organizacijo nadzora zračnega prometa ter spodbujati tesnejše sodelovanje med službami za kontrolo zračnega prometa, izdelovalci opreme, letalskimi prevozniki in kontrolorji zračnega prometa,

z namenom razvoja novih tehnologij na področju zračnega prometa (A Single European Sky - Towards Implementation, 2004, str. 3).

## **5.1 Zakonodaja enotnega evropskega neba**

### ***5.1.1 Predstavitev paketa zakonodaje***

Osnovo za oblikovanje enotnega evropskega neba predstavlja paket zakonodaje, ki sta jo Evropski parlament in Svet Evropske unije sprejela marca 2004. Paket zakonodaje vsebuje štiri uredbe, in sicer:

- Uredbo (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba (okvirna uredba) (Besedilo velja za EGP);
- Uredbo (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa na enotnem evropskem nebu (uredba o izvajanju služb) (Besedilo velja za EGP);
- Uredbo (ES) št. 551/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o organiziranosti in uporabi zračnega prostora na enotnem evropskem nebu (uredba o zračnem prostoru) (Besedilo velja za EGP);
- Uredbo (ES) št. 552/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o interoperabilnosti evropske mreže za upravljanje zračnega prometa (uredba o interoperabilnosti) (Besedilo velja za EGP).

Okvirna uredba (2004) vzpostavlja usklajen institucionalni in zakonodajni okvir za oblikovanje enotnega evropskega neba z namenom doseči cilje, ki so »okrepiti veljavne varnostne standarde in celovito učinkovitost splošnega zračnega prometa v Evropi, optimalno izkoristiti zmogljivosti za zadovoljitev zahtev vseh uporabnikov zračnega prostora in zmanjšati zamude«, določa oblikovanje izvedbenih pravil, oblikuje organe (Odbor za enotno evropsko nebo in Posvetovalni organ panoge) in zahteva od držav članic ustanovitev nacionalnega nadzornega organa, neodvisnega od izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa. Poleg tega pa vključuje tudi dogovore o rednem spremljanju in pregledu učinkovitosti navigacijskih služb zračnega prometa.

Cilj Uredbe o izvajanju služb (2004) je »določiti skupne predpise za varno in učinkovito izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa v Skupnosti«. Uredba o izvajanju služb določa naloge nacionalnih nadzornih organov, dolžnosti sprejetja Eurocontrolovih zakonskih varnostnih zahtev, skupne zahteve, ki se med drugim nanašajo na varnost, kakovost, varovanje in računovodski sistem, certificiranje izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa in načine za nadzor izpolnjevanja zahtev. Ta uredba pa določa tudi okvir za pregleden sistem pristojbin za navigacijske službe zračnega prometa.

Uredba o zračnem prostoru (2004) se nanaša na organiziranost in uporabo zračnega prostora na enotnem evropskem nebu. Cilj uredbe je »podpreti koncept postopno bolj integriranega operativnega zračnega prostora v kontekstu skupne prometne politike in uvesti skupne postopke za snovanje, načrtovanje in upravljanje, ki zagotavljajo učinkovito in varno upravljanje zračnega prometa«. Uredba zahteva preureditev zgornjega zračnega prostora v funkcionalne bloke zračnega prostora, z namenom doseči največjo možno zmogljivost in učinkovitost mreže za upravljanje zračnega prometa znotraj enotnega evropskega neba in ohraniti visoko stopnjo varnosti ter uporabo koncepta prilagodljive uporabe zračnega prostora.

Cilj Uredbe o interoperabilnosti (2004) je »doseči interoperabilnost<sup>5</sup> med različnimi sistemi, sestavnimi deli in pripadajočimi postopki Evropske mreže za upravljanje zračnega prostora« in zagotoviti, da se novi dogovorjeni in veljavni koncepti obratovanja in tehnologije pri upravljanju zračnega prometa uvedejo na koordiniran in hiter način.

### **5.1.2 Spremembe, ki jih prinaša zakonodaja enotnega evropskega neba**

Sprejetje zakonodaje enotnega evropskega neba, ki skupaj s pripadajočimi predlogi pravil izvajanja zakonodaje (angl. *Implementing Rules*) predstavlja osnovo za oblikovanje enotnega evropskega neba, bo bistveno spremenilo sistem vodenja zračnega prometa. Za doseg varnega, rednega in učinkovitega zračnega prometa v evropskem zračnem prostoru zakonodaja v primerjavi z zdajšnjo ureditvijo določa spremembe, ki se nanašajo na (Financing of ATM to Achieve the Single European Sky, 2004, str. 1):

- imenovanje nacionalnega nadzornega organa v vsaki državi članici;
- ločitev regulativne in operativne funkcije izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa;
- certificiranje izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa;
- oblikovanje skupnega sistema pristojbin za vse navigacijske službe zračnega prometa;
- ustanovitev Evropskega zgornje letalskega informativnega območja;
- uskladitev klasifikacije zračnega prostora;
- določitev skupnih načel in meril za oblikovanje rut in sektorjev;
- oblikovanje funkcionalnih blokov zračnega prostora;
- izboljšanje civilno-vojaškega sodelovanja;
- poenotenje letalskih sistemov in naprav po vsej Evropi;
- povečanje zahtev glede finančnega poročanja in preglednosti računovodskih evidenc izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa.

## **5.2 Sistem pristojbin po zakonodaji enotnega evropskega neba**

Uredba o izvajanju služb (2004) določa okvir za oblikovanje usklajenega sistema pristojbin za navigacijske službe zračnega prometa, ki bo omogočil večjo preglednost pri določitvi,

---

<sup>5</sup> Interoperabilnost pomeni vzajemno, skladno delovanje.

zaračunavanju in pobiranju pristojbin v vseh fazah leta – na zračnih poteh, prilet/odlet in na letališčih. Sistem pristojbin bo oblikovan v skladu z načeli in politiko ICAO in Eurocontrolovim sistemom pristojbin na zračnih poteh.

Sistem pristojbin bo temeljil na načelih, določenih v Uredbi o izvajanju služb (2004), po katerih pristojbine krijejo celotne stroške zagotavljanja navigacijskih služb zračnega prometa (vključno s stroški nacionalnih nadzornih organov, priznanih organizacij,<sup>6</sup> drugih stroškov držav članic in izvajalcev služb ter stroškov skupnih projektov), pri čemer se morajo stroški različnih navigacijskih služb zračnega prometa opredeliti ločeno, saj navzkrižno subvencioniranje med različnimi službami ni dovoljeno. Pristojbine se določijo na nediskriminacijski način, kar pomeni, da se pri zaračunavanju pristojbin različnim uporabnikom zračnega prostora za uporabo iste storitve ne dela razlik, ki bi izhajale iz njihove nacionalnosti ali kategorije, ki ji pripadajo. Pri plačilu pristojbine se lahko dovolijo izjeme, zlasti za lahke zrakoplove in državne zrakoplove, pri čemer se stroški izjem ne smejo prenesti na druge uporabnike. Z redno izmenjavo informacij med Eurocontrolom, Komisijo, uporabniki zračnega prostora, nacionalnimi nadzornimi organi in izvajalci služb bo zagotovljena preglednost stroškovne baze. Sistem pristojbin bo spodbujal varno, učinkovito in uspešno zagotavljanje navigacijskih služb zračnega prometa, omogočal izboljšave, kot sta povečanje zmogljivosti in zmanjšanje zamud, zagotavljal sredstva za financiranje projektov, ki bodo posebnim kategorijam uporabnikom in/ali izvajalcem služb omogočili izboljšanje skupne navigacijske infrastrukture, zagotavljanje služb in uporabo zračnega prostora.

Zakonodaja enotnega evropskega neba določa preureditev zračnega prostora v funkcionalne zračne bloke (angl. *Functional Airspace Block* – FAB), ki »temeljijo na operativnih zahtevah in odražajo potrebo po zagotavljanju bolj integriranega upravljanja zračnega prostora, ne glede na obstoječe državne meje« (Okvirna uredba, 2004). Vsak zračni blok naj bi predstavljal področje zaračunavanja, za katerega naj bi se oblikovala enotna stroškovna baza in enotna cena na enoto storitve. Uporabniki zračnega prostora naj bi izvajalcem služb preko pristojbin povrnili le tiste stroške, ki jih povzročijo (načelo »uporabnik plača«) (Uredba o izvajanju služb, 2004).

---

<sup>6</sup> Nacionalni nadzorni organi lahko delno ali v celoti pooblastijo priznane organizacije za izvajanje inšpekcijskega nadzora nad izvajalci služb v zvezi z izpolnjevanjem zahtev uredb Enotnega evropskega neba (Uredba o izvajanju služb, 2004).

## 6. SKLEP

Pristojbine na zračnih poteh, ki so namenjene povračilu stroškov storitev navigacijskih služb zračnega prometa na zračnih poteh, predstavljajo okoli tri četrtine dohodka izvajalcev storitev navigacijskih služb zračnega prometa. Ostalo četrtino dohodkov pa izvajalci storitev pridobijo preko terminalnih pristojbin in drugih virov.

V državah članicah Eurocontrola je zaračunavanje pristojbin na zračnih poteh urejeno z enotnim sistemom, ki temelji na določbah Večstranskega sporazuma o pristojbinah na zračnih poteh. Države oziroma izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa imajo na podlagi omenjenega sporazuma pravico do povračila vseh stroškov, ki jih imajo z izvajanjem storitev navigacijskih služb zračnega prometa na zračnih poteh, v višini dejanskih stroškov.

Višina pristojbine na zračnih poteh za posamezni polet, ki jo je dolžan plačati uporabnik zračnega prostora, je odvisna od cene na enoto storitve v posamezni državi in števila enot storitve v zvezi s poletom. Države vsako leto določijo višino cene na enoto storitve na podlagi predvidenih stroškov storitev navigacijskih služb zračnega prometa in predvidenega števila storitvenih enot za dve leti vnaprej. Ker pa so države oziroma izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa upravičeni le do povračila dejanskih stroškov, usklajevalni mehanizem zagotovi, da se morebitna pozitivna oziroma negativna razlika med predvidenim in dejanskim stanjem odpravi tako, da se pozitivna razlika, ki je posledica nižjih dejanskih stroškov in/ali večjega obsega zračnega prometa od predvidenega, odšteje od stroškovne baze, negativna razlika, ki nastane zaradi višjih dejanskih stroškov in/ali manjšega obsega zračnega prometa od predvidenega, pa prišteje stroškovni bazi. Iz tega sledi, da se stroškovna (ne)učinkovitost izvajalcev storitev navigacijskih služb zračnega prometa na eni strani ter sprememba obsega zračnega prometa na drugi strani v celoti odrazi v višini cene na enoto storitve, s čimer se celotno tveganje spremembe stroškov oziroma obsega zračnega prometa prenese na uporabnike storitev navigacijskih služb zračnega prometa.

Zaradi položaja uporabnikov storitev navigacijskih služb zračnega prometa., ki izhaja iz monopolne narave dejavnosti navigacijskih služb zračnega prometa in sistema zaračunavanja storitev, je v skupnem interesu držav, da zagotovijo učinkovita posvetovanja med izvajalci storitev in njihovimi uporabniki, na katerih imajo uporabniki storitev možnost pridobiti podatke in informacije, ki se nanašajo na višino cene na enoto storitve ali na morebitne spremembe sistema pristojbin na zračnih poteh, ter predstaviti poglede in stališča v zvezi z enotnim sistemom zaračunavanja storitev. Namen posvetovanj pa je poleg pretoka informacij in medsebojnega usklajevanja pri uvajanju sprememb zagotoviti tudi transparentnost poslovanja izvajalcev storitev, saj so le-ti dolžni razkriti oziroma utemeljiti odločitve, ki imajo za posledico znatna povišanja cen na enoto storitve.

Redno spremljanje stroškovne učinkovitosti in večjo preglednost računovodskih izkazov izvajalcev storitev navigacijskih služb zračnega prometa med drugim zahteva tudi zakonodaja

enotnega evropskega neba, katere cilj je povečati varnost, zmogljivost in učinkovitost evropskega zračnega prostora. V primerjavi z zdajšnjo ureditvijo zakonodaja enotnega evropskega neba, skupaj s pripadajočimi predlogi pravil izvajanja zakonodaje, med drugim prinaša spremembe, ki se nanašajo na ureditev zračnega prostora, regulacijo izvajalcev storitev navigacijskih služb zračnega prometa, njihovo poslovanje in obveznosti posvetovanja z uporabniki ter ureditev sistema zaračunavanja storitev navigacijskih služb zračnega prometa.

Uredba o izvajanju služb določa okvir za oblikovanje sistema zaračunavanja storitev navigacijskih služb zračnega prometa, ki bo omogočil preglednost in učinkovitost pri določitvi, zaračunavanju in pobiranju pristojbin za uporabnike zračnega prostora. Sistem bo oblikovan v skladu z načeli in politiko ICAO ter Eurocontrolovim sistemom pristojbin na zračnih poteh. Zajemal bo tudi enotno zaračunavanje storitev navigacijskih služb zračnega prometa v fazi prileta/odleta ter za letališki promet (terminalne pristojbine), ki se sedaj po posameznih državah razlikuje. Enotni sistem zaračunavanja storitev bo omogočil primerjavo med posameznimi izvajalci storitev, kar bo spodbudilo učinkovito uporabo sredstev in uvajanja izboljšav v poslovanju, s čimer se bo povečala celotna učinkovitost upravljanja zračnega prometa v Evropi.

Javno podjetje Kontrola zračnega prometa Slovenije, d.o.o., ki izvaja vodenje in kontrolo zračnega prometa v slovenskem zračnem prostoru, pridobiva sredstva za opravljanje svoje dejavnosti preko pristojbin na zračnih poteh, ki jih v imenu javnega podjetja zaračunava in pobira Eurocontrol. Priletno-odletne pristojbine pa trenutno še niso uvedene, čeprav jih določa Zznszp (2003). Konec decembra 2005 je bil sprejet Zznszp-A, ki javnemu podjetju omogoča bolj fleksibilen način financiranja, ki bo zagotovil varen, reden in nemoten zračni promet v slovenskem zračnem prostoru.

V diplomski nalogi sem predstavila osnovni princip delovanja enotnega sistema pristojbin na zračnih poteh. Obravnavano tematiko bi se dalo še veliko podrobneje obdelati in razširiti, predvsem poglavja v zvezi z določitvijo stroškov, zaračunavanja terminalnih pristojbin, opredelitvijo slabosti in omejitev trenutnega sistema za uporabnike in izvajalce storitev ipd. Poleg tega predstavlja velik izziv za preučevanje enotno evropsko nebo, ki prinaša veliko sprememb na področju organiziranosti zračnega prometa v Evropi, ki bodo v prihodnje vplivale na delovanje vseh udeležencev v zračnem prometu. Za podrobnejšo obdelavo tematike se zaradi širine, ki bi preseгла okvir diplomskega dela, nisem odločila, zato vsa odprta vprašanja prepuščam v obravnavo ostalim zainteresiranim študentom.



## LITERATURA

1. Cerar Gregor: Velikanu se šibijo kolena. Mladina, Ljubljana, 2005, 15.
2. Čičerov Aleksander: Deset let članstva v Mednarodni organizaciji civilnega letalstva. Pravna praksa, Ljubljana, 2002, 8.
3. Dokuzov Elena: Predstavitev možnih vplivov države na dejavnost zračnega prometa v Sloveniji. Magistrsko delo. Ljubljana : Ekonomska fakulteta, 2004. 104 str, 14 pril.
4. Glas Miroslav: Poslovno okolje podjetja. Ljubljana : Ekonomska fakulteta, 1995. 196 str.
5. Grabnar Matej: Vstop poceni letalskih prevoznikov na slovenski trg. Diplomsko delo. Ljubljana : Ekonomska fakulteta, 2004. 52 str.
6. Johnson Peter: Industries in Europe: Competition, Trends and Policy issues. Cheltenham : Edward Elgar Publishing Limited, 2003. 409 str.
7. Karner Peter: Navigacija. Celje : B.Z., 2002. 51 str.
8. Krautberger Marko: Ob koncu leta 2004 nič več omejitev. Gospodarski vestnik, Ljubljana, 23.2.2004.
9. Krek Jasna: Problemi v letalskem prevozništvu: Primer Swissair. Diplomsko delo. Ljubljana : Ekonomska fakulteta, 2002. 49 str.
10. Lipičnik Martin, Pepevnik Anton: Tehnologije prometnih sistemov. Maribor : Fakulteta za gradbeništvo, 1999. 178 str.
11. Kontrola zračnega prometa išče 12 novih kontrolorjev. Finance, Ljubljana, 2004, 196.
12. Zelenika Ratko: Prometni sustavi, tehnologija-organizacija-ekonomika-logistika-menadžment. Rijeka : Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, 2001. 585 str.
13. Zupančič Samo: Ekonomika transporta. Ljubljana : Ekonomska fakulteta, 1998. 368 str.

## VIRI

1. A Single European Sky - Towards Implementation. Brussels : European Commission, Energy and Transport DG. 2004. 15 str.
2. ATM Cost-Effectiveness (ACE) 2003 Benchmarking Report. Brussels : Eurocontrol. 2005. 172 str.
3. Central Route Charges Office.  
[URL: [http://www.eurocontrol.int/crco/public/subsite\\_homepage/homepage.html](http://www.eurocontrol.int/crco/public/subsite_homepage/homepage.html) ], 11.5.2005.
4. Customer Guide to Charges. Brussels : Eurocontrol. 2004. 25 str.
5. Guidance on the Rules and Procedures of the Route Charges System. Brussels : Eurocontrol. 2003. 47 str.
6. European Organisation for the safety of air navigation, Eurocontrol.  
[URL: <http://www.eurocontrol.int> ], 11.7.2005.
7. Financing of ATM to Achieve the Single European Sky. London : Steer Davies Gleave. 2004. 136 str, 4 pril.
8. ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services. Montreal : International Civil Aviation Organization. VII, 2004. 28 str.
9. International Civil Aviation Organization, Icao. [URL: <http://www.icao.int> ], 19.8.2005.
10. Kontrola zračnega prometa Slovenije. [URL: <http://www.sloveniacontrol.si> ], 16.8.2005
11. Pogoji uporabe sistema pristojbin na zračnih poteh in plačilni pogoji. Brussels : Eurocontrol. 2005. 4 str, 2 pril.
12. Predlog zakona o spremembah Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa (Poročevalec Državnega zbora RS, št. 74/2005).
13. Predstavitev javnega podjetja. Ljubljana : Kontrola zračnega prometa Slovenije, d.o.o.. 2005. 25 str.
14. Report on the Operation of the Route Charges System in 2004. Brussels : Eurocontrol. 2005. 24 str.

15. Report on the Operation of the Route Charges System in 2005. Brussels : Eurocontrol. 2006. 24 str.
16. Sklep razširjene komisije Eurocontrol št. 51 o dopolnitvi Načel za določanje stroškovne baze za pristojbine na zračnih poteh in izračun cen na enoto storitve (Uradni list RS, št. 86/03).
17. The Civil Air Navigation Services Organization, Canso. [URL: <http://www.canso.org> ], 19.8.2005.
18. The Economic & Social Benefits of Air Transport. Geneva : Air Transport Action Group. 28 str. [URL: <http://www.atag.org/content/default.asp> ], 2005.
19. The European Civil Aviation Conference, Ecac. [URL: <http://www.ecac-ceac.org> ], 19.8.2005.
20. The Joint Aviation Authority, Jaa. [URL: <http://www.jaa.nl> ], 19.8.2005.
21. The social and economic impact of airports in Europe. Brussels : Airports Council International. 58 str. [URL: <http://www.aci-europe.org> ], 2004
22. Uprava Republike Slovenije za civilno letalstvo: Hitri pregled The Single European Sky (SES) - Enotno evropsko nebo. Ljubljana, 2004.  
[URL:[http://www.caa-rs.si/images/pripona/202\\_SES\\_dejstva\\_20012004.doc](http://www.caa-rs.si/images/pripona/202_SES_dejstva_20012004.doc)], 29.9.2005.
23. Uprava Republike Slovenije za civilno letalstvo  
[URL: <http://www.caa-rs.si> ], 29.9.2005.
24. Uredba (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marec 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba (okvirna uredba) (Besedilo velja za EGP) (Uradni List EU L96/2004).
25. Uredba (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marec 2004 o izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa na enotnem evropskem nebu (uredba o izvajanju služb) (Besedilo velja za EGP) (Uradni List EU L96/2004).
26. Uredba (ES) št. 551/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marec 2004 o organiziranosti in uporabi zračnega prostora na enotnem evropskem nebu (uredba o zračnem prostoru) (Besedilo velja za EGP) (Uradni List EU L96/2004).

27. Uredba (ES) št. 552/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marec 2004 o interoperabilnosti evropske mreže za upravljanje zračnega prometa (uredba o interoperabilnosti) (Besedilo velja za EGP) (Uradni List EU L96/2004).
28. Zakon o izvrševanju proračuna Republike Slovenije za leti 2004 in 2005 (Uradni list RS, št. 130/03).
29. Zakon o letalstvu, Zlet (Uradni list RS, št. 18/01).
30. Zakon o ratifikaciji Protokola za uskladitev Mednarodne konvencije Eurocontrol o sodelovanju za varnost zračne plovbe z dne 13. decembra 1960 (Uradni list RS, št. 34/02).
31. Zakon o ratifikaciji večstranskega sporazuma o pristojbinah na zračnih poteh (Uradni list RS, št. 11/95, mednarodne pogodbe).
32. Zakon o spremembah Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa, Zznszp-A (Uradni list RS, št. 110/05).
33. Zakon o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa, Zznszp (Uradni list RS, št. 101/03).

## POMEN IZRAZOV IN KRATIC

AFTM	Air Traffic Flow Management	Upravljanje pretoka zračnega prometa
AIC	Aeronautical Information Circular	Letalska okrožnica
AIP	Aeronautical Information Publication	Zbornik letalskih informacij
AIS	Aeronautical Information Services	Službe letalskih informacij
ANS	Air Navigation Services	Navigacijske službe zračnega prometa
ASM	Airspace Management	Upravljanje zračnega prostora
ATC	Air Traffic Control Service	Služba kontrole zračnega prometa
ATM	Air Traffic Management	Upravljanje zračnega prometa
ATS	Air Traffic Services	Službe zračnega prometa
CANSO	The Civil Air Navigation Services Organization	Mednarodna organizacija navigacijskih služb zračnega prometa
CEATS	Central European Air Traffic Service	Srednjeevropski center za kontrolo zračnega prometa
CNS	Communication, Navigation and Surveillance	Sistemi komunikacije, navigacije in nadzora
CRCO	Central Route Charges Office	Centralni urad za pristojbine na zračnih poteh
EASA	European Aviation Safety Agency	Evropska agencija za varnost v letalstvu
ECAC	The European Civil Aviation Conference	Evropska konferenca civilnega letalstva
FAB	Functional Airspace Block	Funkcionalni zračni blok
FIS	Flight Information Service	Služba informacij o letu
FL	Flight Level	Nivo leta
ICAO	International Civil Aviation Organization	Mednarodna organizacija za civilno letalstvo
IFR	Instrument Flight Rules	Pravila instrumentalnega letenja
JAA	The Joint Aviation Authority	Združeni letalski organi
MET	Meteorological Services	Službe letalske meteorologije
MTOW	Maximum Take-Off Weight	Največja dovoljena vzletna teža zrakoplova
NOTAM	Notice To Airmen	Obvestilo pilotom
OECD	Organisation for Economic Cooperation and Development	Organizacija za ekonomsko sodelovanje in razvoj
SAR	Search and Rescue	Službe iskanja in reševanja zrakoplovov
SES	Single European Sky	Enotno evropsko nebo
VFR	Visual Flight Rules	Pravila vizualnega letenja
	Aerodrome Control Service	Letališka kontrola zračnega prometa
	Aeronautical Telecommunications Service	Služba letalskih telekomunikacij

Air Traffic Advisory Services	Letalske svetovalne službe
Alerting Service	Služba za alarmiranje
Approach Control Service	Priletna kontrola zračnega prometa
Area control Service	Območna kontrola zračnega prometa
Communication Services	Komunikacijske službe
Cost Base	Stroškovna baza
Implementing Rules	Pravila izvajanja
Navigation Services	Navigacijske službe
Over Recovery	Pozitivna razlika
Service Units	Storitvene enote
Surveillance Services	Nadzorne službe
Under Recovery	Negativna razlika
Unit Rate	Cena na enoto storitve