

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 1794/2006**z dnia 6 grudnia 2006 r.****ustanawiające wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie w sprawie zapewniania służb) ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 15 ust. 4,uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie ramowe) ⁽²⁾, w szczególności jego art. 8 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Komisja jest zobowiązana do ustanowienia wspólnego schematu opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej, obejmującego całą Wspólnotę Europejską. Rozporządzenie, którego przepisy stosuje się bezpośrednio, jest najodpowiedniejszym instrumentem do tego celu, ponieważ gwarantuje jednolite stosowanie wspólnego schematu opłat w całej jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.
- (2) Zgodnie z art. 8 ust. 1 rozporządzenia ramowego Eurocontrol otrzymał zadanie wspomagania Komisji przy opracowywaniu przepisów wykonawczych dotyczących wspólnego schematu opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej. Niniejsze rozporządzenie oparte jest na podsumowującym to sprawozdaniu z dnia 29 października 2004 r.
- (3) Opracowanie wspólnego schematu opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej we wszystkich fazach lotu ma zasadnicze znaczenie dla wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej. System ten powinien przyczynić się do poprawy przejrzystości ustalania, nakładania i egzekwowania opłat od użytkowników przestrzeni powietrznej. System powinien również zachęcać do bezpiecznego, wydajnego i skutecznego zapewniania służb żeglugi powietrznej podmiotom z nich korzystającym, które finansują system, a także zachęcać do świadczenia zintegrowanych usług.
- (4) Zgodnie z ogólnym celem, jakim jest poprawa efektywności kosztowej służb żeglugi powietrznej, schemat opłat powinien sprzyjać zwiększaniu wydajności operacyjnej i poprawie efektywności kosztowej.
- (5) W celu zapewnienia podróżującym dostępu do sieci transportu lotniczego, a w szczególności do średnich

i małych portów lotniczych, a także dostępu do większych portów lotniczych po osiągalnych kosztach, państwa członkowskie powinny móc stosować te same stawki jednostkowe opłat za służby terminalowe we wszystkich portach lotniczych obsługiwanych przez tę samą instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego lub ewentualnie w kilku grupach takich portów lotniczych, w celu pokrycia całkowitych kosztów służb terminalowych.

- (6) Wspólny schemat opłat powinien być zgodny z art. 15 Konwencji chicagowskiej ICAO z 1944 r. o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.
- (7) Ponieważ państwa członkowskie w większości są stronami Umowy wielostronnej w sprawie opłat trasowych „Eurocontrol” z dnia 12 lutego 1981 r., a Wspólnota podpisała protokół przystąpienia do zrewidowanej konwencji Eurocontrol, zasady opracowane w ramach niniejszego rozporządzenia powinny być zgodne z systemem opłat trasowych Eurocontrol.
- (8) Schemat opłat powinien umożliwiać optymalne wykorzystanie przestrzeni powietrznej z uwzględnieniem przepływu ruchu lotniczego, w szczególności w obrębie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej ustanowionych zgodnie z art. 5 rozporządzenia (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej) ⁽³⁾.
- (9) Zgodnie z oświadczeniem załączonym do rozporządzenia w sprawie przestrzeni powietrznej ⁽⁴⁾ Komisja sporządzi do 2008 r. sprawozdanie na temat doświadczeń z zakresu tworzenia funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej. Przy tej okazji Komisja dokona oceny trudności, jakie mogą zaistnieć w wyniku utrzymania oddzielnych stawek jednostkowych w ramach funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej.
- (10) Konieczne jest określenie wymogów dotyczących udostępniania w odpowiednim czasie przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej i właściwym organom pełnych i przejrzystych informacji o podstawie kosztowej.
- (11) Poziom opłat dotyczących w szczególności lekkich statków powietrznych nie powinien zniechęcać do korzystania z urządzeń i służb niezbędnych dla zapewnienia bezpieczeństwa ani do wdrażania nowych technik i procedur.

⁽¹⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 10.⁽²⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 1.⁽³⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 20.⁽⁴⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 25.

- (12) Formuła pobierania opłat za korzystanie z terminalowych służb żeglugi powietrznej powinna odzwierciedlać odmienny charakter tych służb w porównaniu do trasowych służb żeglugi powietrznej.
- (13) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość wspólnego ustalania stawek jednostkowych, w szczególności w przypadku stref pobierania opłat obejmujących przestrzeń powietrzną więcej niż jednego państwa członkowskiego lub jeśli państwa członkowskie są stronami wspólnego systemu opłat trasowych.
- (14) W celu poprawy wydajności schematu opłat oraz ograniczenia obciążenia administracyjnego i rachunkowego państwa członkowskie powinny mieć możliwość pobierania opłat trasowych wspólnie w ramach wspólnego systemu opłat trasowych i przy zastosowaniu jednej opłaty za dany lot.
- (15) Ważne jest wzmocnienie środków prawnych niezbędnych do zapewnienia szybkiego i pełnego uiszczenia opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej przez użytkowników tych służb.
- (16) Opłaty nakładane na użytkowników przestrzeni powietrznej powinny być ustalone i stosowane uczciwie i przejrzysto, po konsultacji z użytkownikami. Opłaty takie powinny podlegać regularnym przeglądom.
- (17) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot i zakres

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia środki niezbędne do opracowania schematu opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej spójnego z systemem opłat trasowych Eurocontrol.
2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do służb żeglugi powietrznej świadczonych przez instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego, wyznaczone zgodnie z art. 8 rozporządzenia (WE) nr 550/2004, oraz przez instytucje zapewniające służby meteorologiczne, jeśli zostały one wyznaczone zgodnie z art. 9 ust. 1 tego rozporządzenia, obsługujących ogólny ruch lotniczy na obszarze europejskim (EUR) i afrykańskim (AFI) Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO), na terenie których państwa członkowskie odpowiadają za zapewnienie służb żeglugi powietrznej.
3. Państwa członkowskie mogą stosować niniejsze rozporządzenie do służb żeglugi powietrznej zapewnianych

w przestrzeni powietrznej będącej w ich obszarze odpowiedzialności wewnątrz innych obszarów ICAO, pod warunkiem że poinformują o tym Komisję i pozostałe państwa członkowskie.

4. Państwa członkowskie mogą stosować niniejsze rozporządzenie w odniesieniu do instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, które otrzymały zezwolenie na zapewnianie tych służb bez certyfikacji, zgodnie z art. 7 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zapewniania służb.

5. Państwa członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu niniejszego rozporządzenia do służb żeglugi powietrznej na lotniskach, na których rocznie odbywa się mniej niż 50 000 lotów handlowych, niezależnie od maksymalnej masy startowej i liczby wykorzystywanych miejsc pasażerskich, przy czym liczbę lotów oblicza się jako średnią roczną sumę startów i lądowań za ostatnie trzy lata.

Państwa członkowskie powiadamiają o tym Komisję. Komisja okresowo publikuje zaktualizowane wykazy lotnisk objętych tym wyłączeniem.

6. Bez uszczerbku dla stosowania zasad, o których mowa w art. 14 i 15 rozporządzenia w sprawie zapewnienia służb, państwa członkowskie mogą zdecydować, że nie będą obliczać opłat terminalowych zgodnie z art. 11 niniejszego rozporządzenia ani ustalać stawek jednostkowych opłat terminalowych zgodnie z art. 13 niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do zapewniania służb żeglugi powietrznej dla lotnisk, na których rocznie odbywa się mniej niż 150 000 lotów handlowych, niezależnie od maksymalnej masy startowej i liczby wykorzystywanych miejsc pasażerskich, przy czym liczbę lotów oblicza się jako średnią roczną sumę startów i lądowań za ostatnie trzy lata.

Przed podjęciem tej decyzji państwa członkowskie oceniają, w jakim stopniu spełnione zostały warunki określone w załączniku I, w tym warunek przeprowadzenia konsultacji z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej.

Ostateczna ocena tego, czy warunki zostały spełnione, i decyzja państw członkowskich wraz z pełnym uzasadnieniem, obejmującym także wyniki konsultacji z użytkownikami, jest publikowana i przekazywana do wiadomości Komisji.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje zawarte w art. 2 rozporządzenia ramowego.

Dodatkowo mają zastosowanie następujące definicje:

- a) „użytkownik służb żeglugi powietrznej” oznacza podmiot eksploatujący statek powietrzny w czasie wykonywania lotu lub, jeśli nie jest znana jego tożsamość, oznacza wówczas właściciela statku powietrznego, chyba że wykáže on, że inna osoba eksploatowała wtedy statek powietrzny;

- b) „przedstawiciel użytkowników przestrzeni powietrznej” oznacza dowolną osobę lub jednostkę prawną reprezentującą interesy jednej lub kilku kategorii użytkowników służb żeglugi powietrznej;
- c) „IFR” oznacza przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów (*Instrument Flight Rules*), zgodnie z definicją zawartą w załączniku 2 do Konwencji chicagowskiej z 1944 r. o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (wydanie dziesiąte, lipiec 2005 r.);
- d) „VFR” oznacza przepisy wykonywania lotów z widocznością (*Visual Flight Rules*), zgodnie z definicją zawartą w załączniku 2 do Konwencji chicagowskiej z 1944 r. o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (wydanie dziesiąte, lipiec 2005 r.);
- e) „strefa pobierania opłat trasowych” oznacza część przestrzeni powietrznej, dla której określa się jedną podstawę kosztową i jedną stawkę jednostkową;
- f) „strefa pobierania opłat terminalowych” oznacza lotnisko lub grupę lotnisk, dla których określa się jedną podstawę kosztową i jedną stawkę jednostkową;
- g) „handlowy transport lotniczy” oznacza dowolną operację statku powietrznego polegającą na przewozie pasażerów, ładunku lub poczty za wynagrodzeniem lub w drodze wynajmu.

Artykuł 3

Zasady funkcjonowania schematu opłat

1. Schemat opłat odzwierciedla koszty ponoszone bezpośrednio i pośrednio w celu zapewnienia służb żeglugi powietrznej.
2. Koszty trasowych służb żeglugi powietrznej finansowane są z opłat trasowych nakładanych na użytkowników służb żeglugi powietrznej.
3. Koszty terminalowych służb żeglugi powietrznej finansowane są z opłat terminalowych nakładanych na użytkowników służb żeglugi powietrznej i/lub innych przychodów, w tym subsydiów krzyżowych zgodnych z prawem wspólnotowym.
4. Ustępy 2 i 3 nie naruszają możliwości finansowania zwolnień udzielanych niektórym użytkownikom służb żeglugi powietrznej z innych źródeł finansowania zgodnie z art. 9.
5. Schemat opłat zapewnia przejrzystość i konsultowanie podstaw kosztowych oraz podziału kosztów pomiędzy różne służby.

Artykuł 4

Ustanowienie stref pobierania opłat

1. Państwa członkowskie ustanawiają strefy pobierania opłat w przestrzeni powietrznej wchodzącej w ich obszar odpowiedzialności, w której użytkownikom przestrzeni powietrznej zapewniane są służby żeglugi powietrznej.

2. Strefy pobierania opłat są wyznaczane z uwzględnieniem natężenia ruchu lotniczego i zapewnienia służb kontroli ruchu lotniczego, po konsultacji z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej.

3. Strefa pobierania opłat trasowych rozciąga się od powierzchni ziemi do górnej przestrzeni powietrznej włącznie, z zastrzeżeniem możliwości ustanowienia przez państwo członkowskie specjalnej strefy obejmującej złożoną strukturę przestrzeni terminalowej, po przeprowadzeniu konsultacji z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej.

4. W przypadku stref pobierania opłat obejmujących przestrzeń powietrzną więcej niż jednego państwa członkowskiego zainteresowane państwa członkowskie dokonują odpowiednich ustaleń w celu spójnego i jednolitego stosowania niniejszego rozporządzenia w danej przestrzeni powietrznej. Państwa członkowskie informują o tym Komisję oraz Eurocontrol.

ROZDZIAŁ II

KOSZTY ZAPEWNIENIA SŁUŻB ŻEGLUGI POWIETRZNEJ

Artykuł 5

Kwalifikujące się służby, urzędnicy i działania

1. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej wskazane w art. 1 ust. 2 i 4 określają koszty ponoszone w celu zapewnienia służb żeglugi powietrznej w odniesieniu do urzędów i służb przewidzianych i wdrożonych zgodnie z regionalnym europejskim planem żeglugi powietrznej ICAO w strefach pobierania opłat wchodzących w ich obszar odpowiedzialności.

Koszty te obejmują wydatki administracyjne, szkolenia, badania, testy i próby oraz działalność badawczo-rozwojową prowadzoną w związku z tymi służbami.

2. Państwa członkowskie mogą określić następujące koszty, jeśli są one ponoszone w związku z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej:

- a) koszty ponoszone przez właściwe organy krajowe;
- b) koszty ponoszone przez uznane organizacje, o których mowa w art. 3 rozporządzenia w sprawie zapewniania służb;
- c) koszty wynikające z umów międzynarodowych.

3. Bez uszczerbku dla innych źródeł finansowania i w celu zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa, efektywności kosztowej i zapewnienia służb, opłaty mogą być wykorzystywane na sfinansowanie kosztów projektów służących wsparciu poszczególnych kategorii użytkowników przestrzeni powietrznej i/lub instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, realizowanych w celu poprawy wspólnej infrastruktury żeglugi powietrznej, zapewnianych służb żeglugi powietrznej i wykorzystania przestrzeni powietrznej zgodnie z prawodawstwem wspólnotowym.

Artykuł 6

Kalkulacja kosztów

1. Koszty kwalifikujących się służb, urzędzeń i działań w znaczeniu art. 5 określone są zgodnie z księgami rachunkowymi, o których mowa w art. 12 rozporządzenia w sprawie zapewniania służb, za okres od dnia 1 stycznia do dnia 31 grudnia. Jednorazowe skutki wynikające z wprowadzenia międzynarodowych standardów rachunkowości mogą być rozłożone na okres nieprzekraczający 15 lat.

2. Koszty, o których mowa w ust. 1, rozbijane są na koszty personelu, pozostałe koszty operacyjne, koszty amortyzacji, koszt kapitału oraz koszty wyjątkowe obejmujące niepodlegające zwrotowi zapłacone cła i podatki, a także wszelkie inne powiązane koszty.

Koszty personelu obejmują wynagrodzenia brutto, płatności za pracę w nadgodzinach, pracownicze składki na ubezpieczenie społeczne oraz koszty emerytur i innych świadczeń.

Inne koszty operacyjne obejmują koszty ponoszone w wyniku zakupu towarów i usług wykorzystywanych w celu zapewnienia służb żeglugi powietrznej, w szczególności usługi zlecone, takie jak łączność, zewnętrzny personel, taki jak konsultanci, materiały, energię, narzędzia, wynajem budynków, wyposażenie i urządzenia, konserwację, koszty ubezpieczenia i koszty podróży. W przypadku gdy instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego nabywa inne usługi żeglugi powietrznej, wlicza ona faktyczne wydatki poniesione na te służby do swoich innych kosztów operacyjnych.

Koszty amortyzacji dotyczą łącznej wartości środków trwałych wykorzystywanych do celów służb żeglugi powietrznej. Środki trwałe są amortyzowane zgodnie ze swoim oczekiwanym okresem eksploatacji, przy zastosowaniu metody liniowej w odniesieniu do historycznego kosztu amortyzowanych środków. Jeśli środki należą do instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, która objęta jest systemem zachęt wymienionym w art. 12 ust. 2, przy obliczaniu amortyzacji można zastosować księgowanie kosztów bieżących zamiast księgowania kosztów historycznych. Metoda nie może być zmieniana w okresie amortyzacji.

Koszt kapitału jest równy iloczynowi:

- a) sumy średniej wartości księgowej netto środków trwałych aktualnie eksploatowanych lub w trakcie budowy, wykorzystywanych przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej oraz średniej wartości aktywów obrotowych netto niezbędnych do zapewniania służb żeglugi powietrznej; oraz
- b) ważonej średniej stopy oprocentowania zadłużenia i stopy zwrotu z kapitału własnego.

Koszty wyjątkowe to jednorazowe koszty poniesione w danym roku w związku z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej.

3. Dla celów ust. 2 akapit piąty, współczynniki wagowe oparte są na stosunku między finansowaniem ze środków pochodzących z zadłużenia a finansowaniem z kapitału własnego. Stopa oprocentowania zadłużenia równa jest średniej stopie oprocentowania zadłużenia mającej zastosowanie do danej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej. Stopa zwrotu z kapitału własnego uwzględnia ryzyko finansowe ponoszone przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej, przy czym wyznacznikiem jest stopa oprocentowania obligacji państwowych. Jeśli instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej objęta jest systemem zachęt wymienionym w art. 12 ust. 2, zastosowana może zostać dodatkowa premia zapewniająca odpowiednie uwzględnienie specyficznego ryzyka finansowego ponoszonego przez taką instytucję.

W przypadku gdy aktywa nie należą do instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, ale są uwzględnione w wyliczeniu kosztu kapitału, państwa członkowskie dbają o to, by koszty tych aktywów nie były rozliczane dwukrotnie.

Artykuł 7

Podział kosztów

1. Koszty kwalifikujących się służb, urzędzeń i działań w znaczeniu art. 5 są przypisywane w przejrzysty sposób do stref pobierania opłat, w odniesieniu do których zostały one faktycznie poniesione.

Jeśli ponoszone koszty dotyczą różnych stref pobierania opłat, są one przypisywane proporcjonalnie na podstawie przejrzystej metodologii spełniającej wymogi art. 8.

2. Koszty terminalowych służb żeglugi powietrznej obejmują:

- a) służby kontroli lotniska, lotniskowe służby informacji powietrznej, włączając służby doradcze ruchu lotniczego, oraz służby ostrzegawcze;
- b) służby ruchu lotniczego obsługujące przyloty i odloty statków powietrznych w określonej odległości od portu lotniczego, zgodnie z wymaganiami operacyjnymi;
- c) odpowiednią część kosztów wszelkich pozostałych składników służb żeglugi powietrznej, odzwierciedlającą odpowiednio rozdział między trasowymi służbami żeglugi powietrznej i terminalowymi służbami żeglugi powietrznej.

3. Koszty służb trasowych obejmują koszty, o których mowa w ust. 1, z wyłączeniem kosztów wymienionych w ust. 2.

4. W przypadku gdy lotom z widocznością (VFR) udziela się zwolnienia zgodnie z art. 9, instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej wykazuje koszty służb żeglugi powietrznej zapewnianych lotom VFR oddzielnie od kosztów służb dla lotów IFR. Koszty te mogą być ustalane za pomocą metody kosztów krańcowych z uwzględnieniem korzyści dla lotów IFR wynikających z udostępnienia służb lotom VFR.

Artykuł 8

Przejrzystość podstawy kosztowej

1. Z zastrzeżeniem art. 18 rozporządzenia w sprawie zapewnienia służb, państwa członkowskie i/lub instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej organizują wymianę informacji na temat podstaw kosztowych, planowanych inwestycji i przewidywanego ruchu z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej, jeśli wyrażą oni takie życzenie. Następnie przynajmniej raz do roku przedstawiają w przejrzysty sposób swoje koszty określone zgodnie z art. 5 przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej, Komisji oraz, w stosownych przypadkach, Eurocontrol.

2. Informacje, o których mowa w ust. 1, podaje się w oparciu o tabele sprawozdawcze i szczegółowe zasady określone w załączniku II lub, w przypadku gdy państwo członkowskie podjęło decyzję, o której mowa w art. 1 ust. 6, lub poinformowało Komisję, że rozważa podjęcie takiej decyzji, w załączniku III część 1.

ROZDZIAŁ III

FINANSOWANIE SŁUŻB ŻEGLUGI POWIETRZNEJ Z OPŁAT ZA KORZYSTANIE

Artykuł 9

Zwolnienia z opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej

1. Państwa członkowskie zwalniają z opłat trasowych:

- a) loty wykonywane przez statki powietrzne, których maksymalna dopuszczalna masa startowa wynosi mniej niż 2 tony metryczne;
- b) mieszane loty VFR/IFR w strefach pobierania opłat, w których są one wykonywane wyłącznie na podstawie przepisów VFR i gdzie nie pobiera się opłat od lotów VFR;
- c) loty wykonywane wyłącznie w ramach przewozu urzędujących monarchów i członków ich najbliższej rodziny, głów państw, szefów rządów oraz ministrów w ramach podróży oficjalnych; we wszystkich przypadkach musi to być należycie uzasadnione odpowiednim oznaczeniem statusu w planie lotu;
- d) loty poszukiwawcze i ratownicze dopuszczone przez właściwy organ.

2. Państwa członkowskie mogą zwolnić z opłat trasowych:

- a) loty wojskowe wykonywane przez wojskowe statki powietrzne dowolnego państwa;
- b) loty treningowe wykonywane wyłącznie w celu uzyskania licencji lub odpowiedniego uprawnienia w przypadku członków personelu lotniczego wchodzącego w skład załóg

statków powietrznych, o ile jest to uzasadnione odpowiednią uwagą w planie lotu; loty takie muszą być wykonywane wyłącznie w przestrzeni powietrznej danego państwa członkowskiego; nie mogą służyć do przewozu pasażerów ani ładunku, ani do przebazowania statku powietrznego na miejsce wykonywania operacji;

- c) loty wykonywane wyłącznie w celu sprawdzenia lub przetestowania sprzętu wykorzystywanego lub przeznaczonego do wykorzystania w charakterze naziemnych pomocy nawigacyjnych, z wyłączeniem lotów służących do przebazowania danego statku powietrznego na miejsce wykonywania operacji;
- d) loty kończące się na lotnisku, z którego dany statek powietrzny wystartował, w czasie których nie wykonywano żadnych międzylądowań;
- e) loty VFR;
- f) loty z pomocą humanitarną dopuszczone przez właściwy organ;
- g) loty służb celnych i policji.

3. Państwa członkowskie mogą zwolnić z opłat terminalowych loty, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu.

4. Koszty ponoszone w związku z lotami objętymi zwolnieniem nie są uwzględniane przy wyliczaniu stawek jednostkowych.

Na koszty te składają się:

- a) koszty objętych zwolnieniem lotów VFR, określone w art. 7 ust. 4; oraz
- b) koszty objętych zwolnieniem lotów IFR, które wylicza się jako iloczyn kosztów poniesionych w związku z lotami IFR oraz stosunku liczby objętych zwolnieniem jednostek usługowych do łącznej liczby jednostek usługowych; koszt poniesiony w związku z lotami IFR oblicza się, odejmując koszt lotów VFR od łącznego kosztu.

Państwa członkowskie gwarantują instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej pokrycie kosztów poniesionych w związku z obsługą lotów objętych zwolnieniem.

Artykuł 10

Obliczanie wysokości opłat trasowych

1. Opłata trasowa za dany lot w określonej strefie pobierania tej opłaty równa jest iloczynowi stawki jednostkowej ustalonej dla tej strefy pobierania opłat za trasowe służby żeglugi powietrznej oraz ilości trasowych jednostek usługowych dla tego lotu.

2. Bez uszczerbku dla możliwości wdrożenia przez państwo członkowskie systemu zachęt adresowanego do instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej zgodnie z art. 12 ust. 2, stawka jednostkowa w danej strefie pobierania opłat trasowych obliczana jest przez podzielenie prognozowanych kosztów związanych z trasowymi służbami żeglugi powietrznej przez prognozowaną liczbę objętych opłatami trasowymi jednostek usługowych za dany rok. Prognozowane koszty obejmują również saldo wynikające z niepełnego lub nadmiernego pokrycia kosztów w poprzednich latach.

3. Trasowe jednostki usługowe obliczane są zgodnie z załącznikiem IV.

Artykuł 11

Obliczanie wysokości opłat terminalowych

1. Bez uszczerbku dla przewidzianej w art. 3 możliwości finansowania terminalowych służb żeglugi powietrznej z innych źródeł, opłata terminalowa za dany lot w określonej strefie pobierania opłat terminalowych równa jest iloczynowi stawki jednostkowej ustalonej dla tej strefy pobierania opłat terminalowych oraz ilości terminalowych jednostek usługowych dla tego lotu.

2. Bez uszczerbku dla możliwości wdrożenia przez państwo członkowskie systemu zachęt adresowanego do instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej zgodnie z art. 12 ust. 2, stawka jednostkowa w danej strefie pobierania opłat terminalowych obliczana jest przez podzielenie prognozowanych kosztów związanych z terminalowymi służbami żeglugi powietrznej przez prognozowaną liczbę objętych opłatami terminalowymi jednostek usługowych za dany rok. Prognozowane koszty obejmują również saldo wynikające z niepełnego lub nadmiernego pokrycia kosztów w poprzednich latach.

3. Terminalowe jednostki usługowe obliczane są zgodnie z załącznikiem V.

Artykuł 12

Systemy zachęt

1. Państwa członkowskie mogą ustanawiać lub zatwierdzać systemy zachęt polegających na korzystnych lub niekorzystnych finansowo rozwiązaniach stosowanych w sposób niedyskryminacyjny i przejrzysty w celu promowania ulepszeń w zakresie zapewniania służb żeglugi powietrznej, prowadzących do zmian w kalkulacji opłat zgodnie z ust. 2 i 3. Zachęty te mogą dotyczyć instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej i/lub użytkowników żeglugi powietrznej.

2. Jeśli państwo członkowskie postanowi zastosować system zachęt skierowany do instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, państwo to, po przeprowadzeniu konsultacji, o których mowa w art. 15, określa z góry warunki dla ustalenia maksymalnego poziomu stawki jednostkowej lub przychodów za poszczególne lata w okresie wynoszącym maksymalnie pięć lat. Warunki te ustala się w odniesieniu do przewidywanego poziomu kosztów (włączając koszt kapitału) w tym okresie, mogą one ponadto przewidywać modulacje finansowe (powyżej lub poniżej spodziewanych kosztów) oparte na poszczególnych aspektach działania danej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, takich jak: wydajność, jakość zapewniania służb,

realizacja określonych projektów lub etapów, kompetencje bądź poziom współpracy z innymi instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej w celu uwzględnienia efektu sieci.

3. Jeśli państwo członkowskie postanowi zastosować system zachęt, który może polegać na stosowaniu innych warunków w godzinach nocnych, skierowany do użytkowników służb żeglugi powietrznej, państwo to, po przeprowadzeniu konsultacji, o których mowa w art. 15, moduluje opłaty ponoszone przez tych użytkowników w sposób odzwierciedlający dokonywane przez nich wysiłki w kierunku zoptymalizowania korzystania ze służb żeglugi powietrznej, ograniczenia ogólnego kosztu tych służb i zwiększenia ich wydajności, co może polegać w szczególności na obniżaniu opłat na podstawie posiadania sprzętu zwiększającego wydajność lub niwelowaniu niedoładności wynikających z wybierania mniej zatłoczonych tras.

System zachęt jest ograniczony pod względem czasu trwania, zakresu i ilości. Szacunkowe oszczędności wynikające z poprawy wydajności operacyjnej muszą przynajmniej równoważyć koszt zachęt w rozsądnych ramach czasowych. Programy zachęt podlegają regularnym przeglądom z udziałem przedstawicieli użytkowników przestrzeni powietrznej.

4. Państwa członkowskie, które ustanowiły lub zatwierdziły systemy zachęt, monitorują ich właściwą realizację przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej.

Artykuł 13

Ustalanie stawek jednostkowych w strefach pobierania opłat

1. Państwa członkowskie zapewniają coroczne ustalanie stawek jednostkowych dla każdej strefy pobierania opłat. Mogą również zapewnić ustalanie stawek jednostkowych z góry na poszczególne lata okresu wynoszącego maksymalnie pięć lat.

2. W przypadku niespodziewanych poważnych zmian ruchu lub kosztów, stawki jednostkowe mogą być zmieniane w trakcie roku.

3. Państwa członkowskie informują Komisję i, w stosownych przypadkach, Eurocontrol o stawkach jednostkowych ustalonych dla każdej strefy pobierania opłat.

Artykuł 14

Pobieranie opłat

1. Państwa członkowskie mogą pobierać opłaty w formie jednej opłaty za lot.

2. Użytkownicy służb żeglugi powietrznej bezzwłocznie uiszczają pełną kwotę wszystkich opłat dotyczących służb żeglugi powietrznej.

3. Państwa członkowskie zapewniają stosowanie skutecznych środków egzekucyjnych. Środki te mogą obejmować odmowę zapewnienia służb, zatrzymanie statku powietrznego lub inne środki egzekucyjne zgodne ze stosownym prawem.

Artykuł 15

Przejrzystość mechanizmu pobierania opłat

1. Państwa członkowskie zapewniają przeprowadzanie regularnych konsultacji w sprawie polityki pobierania opłat z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej. W tym celu państwa członkowskie dostarczają takim przedstawicielom niezbędnych informacji na temat mechanizmów pobierania opłat, o których mowa w załączniku VI, lub, w przypadku państw członkowskich, które podjęły decyzję przewidzianą w art. 1 ust. 6, niezbędnych informacji, o których mowa w załączniku III część 2, oraz organizują efektywne i jawne posiedzenia konsultacyjne w celu zaprezentowania tych informacji oraz informacji wymienionych w art. 8 w obecności zainteresowanych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.

2. Z zastrzeżeniem art. 18 rozporządzenia w sprawie zapewnienia służb, stosowną dokumentację należy udostępnić przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej, Komisji, Eurocontrol oraz krajowym organom nadzorującym na trzy tygodnie przed posiedzeniem konsultacyjnym.

ROZDZIAŁ IV

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 16

Odwołanie

Państwa członkowskie gwarantują, że decyzje podejmowane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem będą właściwie uzasadnione i że będą podlegać skutecznej procedurze kontrolnej i/lub odwoławczej.

Artykuł 17

Ułatwianie monitorowania zgodności

Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej ułatwiają przeprowadzanie inspekcji i kontroli, w tym również wizji lokalnych, przez krajowy organ nadzorujący lub uznaną orga-

nizację działającą w jego imieniu. Osoby upoważnione przez tę jednostkę mają prawo:

- badać stosowne dokumenty księgowe, rejestry aktywów, wykazy sprzętu i wszelkie inne materiały mające istotne znaczenie z punktu widzenia ustalania opłat z tytułu żeglugi powietrznej;
- sporządzać kopie lub wyciągi z takich dokumentów;
- żądać udzielenia ustnych wyjaśnień na miejscu;
- wizytować wszelkie odnośne obiekty, tereny i środki transportu.

Takie inspekcje i kontrole przeprowadzane są zgodnie z procedurami obowiązującymi w państwach członkowskich, w których mają one miejsce.

Artykuł 18

Wejście w życie

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie siódmego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 stycznia 2007 r.

Jednakże państwa członkowskie mogą odroczyć stosowanie art. 9, 10, 12, 13 oraz 14 w odniesieniu do opłat trasowych do dnia 1 stycznia 2008 r.

Państwa członkowskie mogą odroczyć stosowanie art. 9 i art. 11 do 15 w odniesieniu do opłat terminalowych do dnia 1 stycznia 2010 r.

Jeżeli państwa członkowskie zdecydują o odroczeniu stosowania zgodnie z akapitem drugim lub trzecim, informują o tym Komisję.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 6 grudnia 2006 r.

W imieniu Komisji

Jacques BARROT

Wiceprzewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

OCENA WARUNKÓW ZAPEWNIANIA SŁUŻB ŻEGLUGI POWIETRZNEJ NA LOTNISKACH, O KTÓRYCH MOWA W ART. 1 UST. 6

W ramach art. 1 ust. 6 ocenia się następujące warunki:

1. Zakres, w jakim instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej mogą swobodnie oferować takie służby na lotniskach i wycofywać się z ich zapewniania:
 - istnienie lub brak istotnych barier ekonomicznych mogących uniemożliwić instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej zaoferowanie takich służb lub wycofanie się z ich zapewniania,
 - istnienie lub brak istotnych barier prawnych mogących uniemożliwić instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej zaoferowanie takich służb lub wycofanie się z ich zapewniania,
 - długość trwania kontraktu,
 - istnienie procedury umożliwiającej przenoszenie aktywów i personelu z jednej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej do innej takiej instytucji.
 2. Zakres, w jakim lotniska mogą swobodnie decydować, kto będzie zapewniać im służby żeglugi powietrznej, w tym możliwość zapewniania tych służb we własnym zakresie:
 - zdolność lub brak zdolności lotnisk do przejścia na zapewnianie służb żeglugi powietrznej we własnym zakresie,
 - istnienie lub brak barier prawnych, barier wynikających z umów lub barier praktycznych ograniczających zdolność lotniska do zmiany instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej,
 - rola przedstawicieli użytkowników przestrzeni powietrznej w procesie selekcji instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.
 3. Zakres, w jakim porty lotnicze mogą wybierać pomiędzy różnymi instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej:
 - istnienie lub brak sztywnych struktur ograniczających możliwość skutecznego wybierania służb żeglugi powietrznej dla lotnisk,
 - dowody istnienia alternatywnych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, w tym możliwość zapewniania tych służb we własnym zakresie, dająca lotniskom możliwość wyboru służb żeglugi powietrznej.
 4. Zakres, w jakim lotniska podlegają kosztowej presji handlowej lub regulacjom motywacyjnym:
 - czy lotniska aktywnie konkurują o obsługę linii lotniczych,
 - zakres, w jakim lotniska ponoszą opłaty dotyczące służb żeglugi lotniczej,
 - czy lotniska działają w konkurencyjnym otoczeniu lub czy dotyczą ich zachęty ekonomiczne służące stworzeniu pułapu cen lub zachęcające w inny sposób do redukcji kosztów.
-

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

Uzupełniające informacje na temat kosztu kapitału

Średnia wartość kapitału operacyjnego								
W tym, średnia wartość aktywów długoterminowych								
Koszt kapitału przed opodatkowaniem (%)								
Stopa zwrotu z kapitału własnego (%)								
Średnia stopa oprocentowania zadłużenia (%)								

2. INFORMACJE DODATKOWE

Ponadto państwa członkowskie i instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej przekazują dodatkowo co najmniej następujące informacje:

- opis zastosowanej metodologii podziału kosztów urzędzeń i służb pomiędzy różne służby żeglugi powietrznej na podstawie wykazu urzędzeń i służb zawartego w regionalnym europejskim planie żeglugi powietrznej ICAO (dok. 7754) oraz opis zastosowanej metodologii podziału tych kosztów pomiędzy różne strefy pobierania opłat,
- opis i wyjaśnienie różnic pomiędzy planowanymi i faktycznymi wartościami za rok (n - 1),
- opis i wyjaśnienie planowanych kosztów w okresie pięcioletnim na podstawie biznesplanu,
- opis kosztów ponoszonych przez państwa członkowskie („inne koszty krajowe”),
- opis i wyjaśnienie zastosowanej metody obliczania kosztów amortyzacji, tj. czy obliczono je na podstawie kosztów historycznych czy bieżących. Jeśli zastosowano księgowanie kosztów bieżących, należy dostarczyć porównywalne dane na temat kosztów historycznych,
- uzasadnienie kosztu kapitału, wraz z podaniem składników podstawy aktywów,
- opis kosztu dla każdego lotniska w każdej strefie pobierania opłat terminalowych; w przypadku lotnisk, na których rocznie odbywa się mniej niż 20 000 lotów handlowych (liczbę tych lotów wylicza się jako średnią z ostatnich trzech lat), można przedstawić koszty zbiorczo dla poszczególnych lotnisk,
- rozbitcie kosztów meteorologicznych na koszty bezpośrednie i „koszty podstawowe MET” zdefiniowane jako koszty wspierania urzędzeń i służb meteorologicznych służących również ogółowi. Obejmują one ogólne analizy i prognozy, radarowe i satelitarne obserwacje pogody, sieci obserwacyjne na ziemi i w górnych warstwach atmosfery, systemy łączności meteorologicznej, ośrodki przetwarzania danych, podstawowe pomocnicze placówki badawcze i szkoleniowe oraz administrację,
- opis metodologii zastosowanej do określania udziału lotnictwa cywilnego w łącznych kosztach MET i kosztach podstawowych MET oraz podziału tych kosztów pomiędzy strefy pobierania opłat.

ZAŁĄCZNIK III

SZCZEGÓLNE WYMOGI PRZEJRZYSTOŚCI ZAPEWNIANIA SŁUŻB ŻEGLUGI POWIETRZNEJ NA LOTNISKACH, O KTÓRYCH MOWA W ART. 1 UST. 6

1. KOSZTY SŁUŻB ŻEGLUGI POWIETRZNEJ

1.1. Tabela sprawozdawcza

Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej wypełniają poniższą tabelę sprawozdawczą dla każdej strefy pobierania opłat terminalowych, wchodzącej w ich obszar odpowiedzialności.

Należy podać faktyczne wartości za lata (n - 3) do (n - 1) oraz planowane wartości za rok (n) i kolejne lata. Faktyczne koszty ustala się na podstawie zrewidowanych ksiąg rachunkowych. Planowane koszty ustala się na podstawie biznesplanu wymaganego zgodnie z certyfikatem.

Koszty określa się w walucie narodowej.

Tabela 1

Koszty całkowite

Organizacja:

Strefa pobierania opłat:

Rok n:

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

Rozbicie wg rodzaju

Personel								
Pozostałe koszty operacyjne								
Amortyzacja								
Koszt kapitału								
Koszty wyjątkowe								
Koszty całkowite								

1.2. Informacje dodatkowe

Ponadto instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej przekazują dodatkowo co najmniej następujące informacje:

- opis zastosowanej metodologii podziału kosztów urzędzeń i służb pomiędzy różne służby żeglugi powietrznej na podstawie wykazu urzędzeń i służb zawartego w regionalnym europejskim planie żeglugi powietrznej ICAO (dok. 7754),
- opis i wyjaśnienie różnic pomiędzy planowanymi i faktycznymi jawnymi wartościami za rok (n - 1),
- opis i wyjaśnienie planowanych jawnych kosztów i inwestycji w okresie pięcioletnim w odniesieniu do spodziewanego ruchu,
- opis i wyjaśnienie zastosowanej metody obliczania kosztów amortyzacji, tj. czy obliczano je na podstawie kosztów historycznych czy bieżących,
- wyjaśnienie kosztu kapitału.

2. FINANSOWANIE SŁUŻB ŻEGLUGI POWIETRZNEJ

Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej przekazują następujące informacje dla każdej strefy pobierania opłat terminalowych:

- opis sposobu (sposobów) finansowania kosztów służb żeglugi powietrznej.

ZAŁĄCZNIK IV

OBLICZANIE TRASOWYCH JEDNOSTEK USŁUGOWYCH

1. Trasowa jednostka usługowa obliczana jest przez pomnożenie czynnika odległości oraz czynnika wagi danego statku powietrznego.
2. Czynniki odległości uzyskuje się, dzieląc przez sto ilość kilometrów ortodromicznej długości lotu od punktu wejścia do punktu wyjścia z danej strefy pobierania opłat, zgodnie z ostatnim znanym planem lotu danego statku powietrznego złożonym do celów związanych z przepływem ruchu lotniczego.
3. Jeśli punkty wejścia i wyjścia w ramach jednego lotu w danej strefie pobierania opłat są identyczne, czynniki odległości równy jest odległości, liczonej jako ortodromiczna długość lotu, pomiędzy tymi punktami a najdalej oddalonym punktem w planie lotu.
4. Uwzględniana odległość zmniejszana jest o 20 kilometrów dla każdego startu i każdego lądowania na terytorium państwa członkowskiego.
5. Czynniki wagi, wyrażony z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku, oblicza się jako pierwiastek kwadratowy z ilorazu uzyskanego przez podzielenie przez pięćdziesiąt ilości ton metrycznych stanowiącej maksymalną masę startową danego statku powietrznego wskazaną w certyfikacie zdatności do lotu lub dowolnym równoważnym dokumencie przedstawionym przez podmiot eksploatujący dany statek powietrzny. Jeśli wartość ta nie jest znana, stosuje się masę najcięższych znanych statków powietrznych tego samego typu. Jeśli dany statek powietrzny ma w certyfikacie podanych kilka maksymalnych mas startowych, stosuje się największą z nich. Jeśli podmiot eksploatujący statki powietrzne eksploatuje dwa lub więcej statki powietrzne będące różnymi wersjami w ramach tego samego typu, do każdego statku powietrznego tego typu stosuje się średnią wyliczoną z maksymalnych mas startowych wszystkich statków powietrznych danego typu posiadanych przez dany podmiot. Obliczeń czynnika wagi dla poszczególnych typów statków powietrznych i podmiotów eksploatujących dokonuje się przynajmniej raz do roku.

ZAŁĄCZNIK V

OBLICZANIE TERMINALOWYCH JEDNOSTEK USŁUGOWYCH

1. Terminalowa jednostka usługowa równa jest czynniki wagi dla danego statku powietrznego.
2. Czynniki wagi, wyrażony z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku, oblicza się jako iloraz uzyskany przez podzielenie przez pięćdziesiąt ilości ton metrycznych stanowiącej maksymalną masę startową danego statku powietrznego wskazaną w certyfikacie, o której mowa w załączniku IV pkt 5, podniesiony do potęgi 0,7. W okresie przejściowym, wynoszącym 5 lat od pierwszego wyliczenia terminalowej stawki jednostkowej zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, wykładnik ten musi jednak mieścić się w przedziale od 0,5 do 0,9.

ZAŁĄCZNIK VI

MECHANIZM POBIERANIA OPŁAT

1. TABELA SPRAWOZDAWCZA

Państwa członkowskie wypełniają poniższą tabelę sprawozdawczą dla każdej strefy pobierania opłat wchodzącej w ich obszar odpowiedzialności. Państwa członkowskie dostarczają również skonsolidowaną tabelę 1 dla wszystkich stref pobierania opłat wchodzących w ich obszar odpowiedzialności. Jeśli strefa pobierania opłat obejmuje przestrzeń powietrzną więcej niż jednego państwa członkowskiego, zainteresowane państwa członkowskie wspólnie wypełniają tabelę zgodnie z ustaleniami, o których mowa w art. 4 ust. 4.

Należy podać faktyczne wartości za lata (n - 3) do (n - 1) oraz planowane wartości za rok (n) i kolejne lata. „Koszty całkowite” ustala się jako sumę wszystkich kosztów całkowitych przedstawionych w tabeli 1, które przypisane są do danej strefy pobierania opłat.

Tabela 2

Obliczanie stawki jednostkowej

Organizacja (organizacje):

Strefa pobierania opłat:

Rok n:

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

Stawka jednostkowa (EUR)

Koszty całkowite ⁽¹⁾								
Koszty lotów objętych zwolnieniem								
Kwoty przeniesione na rok (n)								
Przychody z innych źródeł								
Koszty objęte opłatami								
Jednostki usługowe ogółem								
Jednostki usługowe objęte opłatami								
Stawka jednostkowa ⁽²⁾								

⁽¹⁾ Suma wszystkich kosztów całkowitych wykazanych w tabeli 1, przypisanych do danej strefy pobierania opłat (jeśli zapewnienie niektórych służb żeglugi powietrznej jest zlecane, uwzględnia się koszt wydatków w ciągu roku).

⁽²⁾ Stawka jednostkowa = koszty objęte opłatami/jednostki usługowe objęte opłatami.

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

Stawka jednostkowa (waluta narodowa)

Kurs wymiany (1 EUR =)								
Stawka jednostkowa								

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

Saldo do przeniesienia (w walucie narodowej)

Opłaty nałożone na użytkowników								
Faktyczne koszty całkowite								
Przychody z innych źródeł								
Faktyczne koszty lotów objętych zwolnieniem								
Kwoty przeniesione na rok (n)								
Saldo za rok (n)								

2. INFORMACJE DODATKOWE

Dodatkowo zainteresowane państwa członkowskie gromadzą i udostępniają przynajmniej następujące informacje:

- opis i uzasadnienie dotyczące ustanowienia różnych stref pobierania opłat, w szczególności w odniesieniu do stref pobierania opłat terminalowych i ewentualnego subsydiowania krzyżowego pomiędzy lotniskami,
 - opis i wyjaśnienie sposobu obliczania prognozowanych jednostek usługowych objętych opłatami,
 - opis i wyjaśnienie zastosowanej metodologii odzyskiwania salda wynikającego z niepełnego lub nadmiernego pokrycia kosztów w poprzednich latach,
 - opis polityki w dziedzinie zwolnień i środków finansowych zastosowanych do pokrycia wynikających z tego kosztów,
 - opis przychodów z innych źródeł, jeśli istnieją,
 - opis i wyjaśnienie zachęt adresowanych do instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, a w szczególności zasad stosowanych przy określaniu warunków regulacyjnych dotyczących poziomu stawek jednostkowych; opis i wyjaśnienie celów dotyczących wydajności oraz warunków, na jakich są one uwzględniane przy ustalaniu maksymalnych stawek jednostkowych,
 - opis przyjętych przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej planów dotyczących sposobów zaspokojenia przewidywanego popytu i wypełnienia celów dotyczących wydajności,
 - opis i wyjaśnienie zachęt adresowanych do użytkowników służb żeglugi powietrznej.
-