

**ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 1191/2010****z dnia 16 grudnia 2010 r.****zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1794/2006 ustanawiające wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej („rozporządzenie w sprawie zapewniania służb”) <sup>(1)</sup>, 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”), w szczególności jego art. 5 ust. 3 <sup>(2)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1794/2006 <sup>(3)</sup> określa środki niezbędne do opracowania schematu opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej spójnego z systemem opłat trasowych Eurocontrol. Opracowanie wspólnego schematu opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej we wszystkich fazach lotu ma zasadnicze znaczenie dla wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej. Schemat ten powinien doprowadzić do większej przejrzystości w ustalaniu, nakładaniu i egzekwowaniu opłat z punktu widzenia użytkowników przestrzeni powietrznej oraz większej efektywności kosztowej w zakresie zapewniania służb żeglugi powietrznej. Powinien także zwiększyć efektywność lotów, przy utrzymaniu optymalnego poziomu bezpieczeństwa, a także zachęcać do zintegrowanego zapewniania służb.
- (2) Aby zapewnić skuteczność ogólnego celu poprawy efektywności kosztowej służb żeglugi powietrznej schemat opłat powinien sprzyjać poprawie efektywności kosztowej i wydajności operacyjnej zgodnie z centralnym planem zarządzania ruchem lotniczym w Europie i wspierając ten plan.
- (3) Rozporządzenie (WE) nr 1794/2006 należy uaktualnić w celu odzwierciedlenia w schemacie opłat skutków finansowych systemu skuteczności działania, szczególnie w odniesieniu do mechanizmów ryzyka związanego z ruchem i ryzyka związanego z kosztami, a także systemów zachęt opisanych w rozporządzeniu (UE) nr 691/2010 ustanawiającym system skuteczności działania

dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych oraz zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 2096/2005 ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej <sup>(4)</sup>. Rozporządzenie (WE) nr 1794/2006 należy zatem odpowiednio zmienić.

- (4) Należy ustanowić odpowiednie przepisy zapewniające płynne przejście do uaktualnionego schematu opłat.
- (5) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

## Artykuł 1

**Zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 1794/2006**

W rozporządzeniu (WE) nr 1794/2006 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 1 wprowadza się następujące zmiany:

- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia środki niezbędne do opracowania wspólnego schematu opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej spójnego z systemem opłat trasowych Eurocontrol.”;

- b) ust. 5 i 6 otrzymują brzmienie:

„5. Z zastrzeżeniem art. 1 ust. 3 zdanie trzecie rozporządzenia Komisji (UE) nr 691/2010 <sup>(\*)</sup> państwa członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu niniejszego rozporządzenia do służb żeglugi powietrznej w portach lotniczych, w których rocznie odbywa się mniej niż 50 000 handlowych operacji lotniczych, niezależnie od maksymalnej masy startowej i liczby miejsc pasażerskich.

Państwa członkowskie informują Komisję o tej decyzji. Komisja publikuje okresowo aktualny wykaz tych portów lotniczych, w sytuacji gdy państwa członkowskie zdecydowały o niestosowaniu niniejszego rozporządzenia do służb żeglugi powietrznej.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 10.<sup>(2)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.<sup>(3)</sup> Dz.U. L 341 z 7.12.2006, s. 3.<sup>(4)</sup> Dz.U. L 201 z 3.8.2010, s. 1.

6. W odniesieniu do służb żeglugi powietrznej zapewnianych w portach lotniczych, w których rocznie odbywa się mniej niż 150 000 handlowych operacji lotniczych, niezależnie od maksymalnej masy startowej i liczby miejsc pasażerskich, państwa członkowskie mogą zdecydować, przed każdym okresem odniesienia, o którym mowa w art. 11 ust. 3 lit. d) rozporządzenia (WE) nr 549/2004, że nie będą podejmować któregośkolwiek z następujących działań:

- a) obliczać ustalonych kosztów zgodnie z art. 6 niniejszego rozporządzenia;
- b) obliczać opłat terminalowych w sposób określony w art. 11 niniejszego rozporządzenia;
- c) ustalać terminalowych stawek jednostkowych, o których mowa w art. 13 niniejszego rozporządzenia.

Akapit pierwszy ma zastosowanie bez uszczerbku dla stosowania zasad, o których mowa w art. 14 i 15 rozporządzenia (WE) nr 550/2004, i z zastrzeżeniem art. 1 ust. 3 zdanie trzecie rozporządzenia (UE) nr 691/2010.

Państwa członkowskie, które zdecydują o niestosowaniu przepisów wymienionych w akapicie pierwszym, dokonują szczegółowej oceny stopnia, w jakim spełnione zostały warunki określone w załączniku I do niniejszego rozporządzenia. Ocena ta obejmuje konsultacje z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej.

Nadmienione państwa członkowskie przedstawiają Komisji szczegółowe sprawozdanie z oceny, o której mowa w akapicie trzecim. Sprawozdaniu temu towarzyszą dowody, zawiera ono wyniki konsultacji z użytkownikami oraz pełne uzasadnienie wniosków państw członkowskich.

Po przeprowadzeniu konsultacji z zainteresowanym państwem członkowskim Komisja może stwierdzić, że nie spełniono warunków określonych w załączniku I do niniejszego rozporządzenia i może, najpóźniej w dwa miesiące po otrzymaniu sprawozdania, wystąpić do państwa członkowskiego o ponowne przeprowadzenie oceny w oparciu o zmienione warunki.

Jeżeli Komisja dokona takiego stwierdzenia, wskazuje element(-y) metodologii, który(-e) ma(mają) zostać zmienione, wraz z uzasadnieniem.

W przypadku gdy Komisja wezwie do przeprowadzenia zmienionej oceny, zainteresowane państwo członkowskie przedstawia sprawozdanie z wniosków tej zmienionej oceny w ciągu dwóch miesięcy od otrzymania wezwania Komisji.

Sprawozdanie ostateczne podlega publikacji i obowiązuje przez czas trwania danego okresu odniesienia.

(\*) Dz.U. L 201 z 3.8.2010, s. 1.”;

2) w art. 2 dodaje się litery w brzmieniu:

- „h) »ustalone koszty« oznaczają koszty ustalone z wyprzedzeniem przez państwa członkowskie, o których mowa w art. 15 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 550/2004;
- i) »okres odniesienia« oznacza okres odniesienia dla systemu skuteczności działania określony w art. 11 ust. 3 lit. d) rozporządzenia (WE) nr 549/2004;
- j) »handlowe operacje lotnicze« oznaczają sumę wszystkich startów i lądowań w handlowym transporcie lotniczym, obliczoną jako średnia z trzech lat poprzedzających przyjęcie planów skuteczności działania, o których mowa w art. 12 rozporządzenia (UE) nr 691/2010;
- k) »inne przychody« oznaczają środki otrzymane od władz publicznych lub przychody z działalności handlowej lub, w przypadku terminalowych stawek jednostkowych, przychody z kontraktów lub umów zawartych między instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej i operatorami portów lotniczych, które przynoszą instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej korzyść w stosunku do poziomu stawek jednostkowych.”;

3) art. 3 ust. 1, 2 i 3 otrzymują brzmienie:

- „1. Schemat opłat podlega zasadom określonym w art. 15 rozporządzenia (WE) nr 550/2004.
2. Ustalone koszty trasowych służb żeglugi powietrznej są finansowane z opłat trasowych nakładanych na użytkowników służb żeglugi powietrznej zgodnie z przepisami rozdziału III lub z innych przychodów.
3. Ustalone koszty terminalowych służb żeglugi powietrznej są finansowane z opłat terminalowych nakładanych na użytkowników służb żeglugi powietrznej zgodnie z przepisami rozdziału III lub z innych przychodów. Te ostatnie mogą obejmować subsydia krzyżowe przyznawane zgodnie z prawem Unii.”;

4) art. 4 ust. 3 i 4 otrzymują brzmienie:

- „3. Strefa pobierania opłat trasowych rozciąga się od powierzchni ziemi do górnej przestrzeni powietrznej włącznie. Państwa członkowskie mogą ustanowić specjalną strefę w złożonych strukturach przestrzeni terminalowej wewnątrz strefy pobierania opłat.
4. W przypadku gdy strefy pobierania opłat obejmują przestrzeń powietrzną więcej niż jednego państwa członkowskiego, co może być skutkiem utworzenia wspólnej strefy pobierania opłat w funkcjonalnym bloku przestrzeni powietrznej, zainteresowane państwa członkowskie zapewniają w maksymalnym możliwym zakresie spójne i jednolite stosowanie niniejszego rozporządzenia w danej przestrzeni powietrznej.

Jeżeli jednolite stosowanie niniejszego rozporządzenia do danej przestrzeni powietrznej nie jest możliwe, państwa członkowskie informują użytkowników o takich różnicach w stosowaniu niniejszego rozporządzenia w przejrzysty sposób i powiadamiają o nich Komisję i Eurocontrol.”;

5) art. 5 ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Państwa członkowskie mogą określić następujące koszty jako ustalone koszty, zgodnie z art. 15 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 550/2004, jeśli są one ponoszone wskutek zapewniania służb żeglugi powietrznej:

- a) koszty ponoszone przez odpowiednie władze krajowe;
- b) koszty ponoszone przez uprawnione podmioty, o których mowa w art. 3 rozporządzenia (WE) nr 550/2004;
- c) koszty wynikające z umów międzynarodowych.

3. Zgodnie z art. 15a ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 i bez uszczerbku dla innych źródeł finansowania oraz zgodnie z prawem Unii część przychodów pochodzących z opłat może być wykorzystana na sfinansowanie wspólnych projektów w zakresie funkcji związanych z siecią, mających szczególne znaczenie dla poprawy ogólnej skuteczności zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej w Europie. W takich przypadkach państwa członkowskie zapewniają wdrożenie kompleksowych i przejrzystych praktyk rachunkowych, aby użytkownicy przestrzeni powietrznej nie byli podwójnie obciążani kosztami. Te ustalone koszty, które służą finansowaniu wspólnego projektu, są wyraźnie określone zgodnie z załącznikiem II.”;

6) w art. 6 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Ustalone koszty oraz faktyczne koszty obejmują koszty związane z kwalifikującymi się służbami, urządzeniami i działaniami, o których mowa w art. 5 niniejszego rozporządzenia, określone zgodnie z wymogami rachunkowości określonymi w art. 12 rozporządzenia (WE) nr 550/2004.

Jednorazowe skutki wynikające z wprowadzenia międzynarodowych standardów rachunkowości mogą być rozłożone na okres nieprzekraczający 15 lat.

Bez uszczerbku dla art. 16 i 18 rozporządzenia (UE) nr 691/2010 ustalone koszty określa się przed rozpoczęciem każdego okresu odniesienia, jako część planów skuteczności działania, o których mowa w art. 11 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 i w art. 10 ust. 3 lit. b) rozporządzenia (UE) nr 691/2010, dla każdego roku kalendarzowego w trakcie okresu odniesienia, w wartościach rzeczywistych i nominalnych. Stawki jednostkowe oblicza się na podstawie kosztów wyrażonych w wartościach nominalnych. Dla każdego roku w okresie odniesienia różnicę między ustalonymi kosztami wyrażonymi w wartościach nominalnych przed okresem odniesienia oraz ustalonymi kosztami dostoso-

wanymi w oparciu o faktyczną inflację odnotowaną przez Komisję (Eurostat) dla danego roku przenosi się nie później niż na rok n+2.

Ustalone koszty i faktyczne koszty określa się w walucie narodowej. W przypadku gdy ustanowiono wspólną strefę pobierania opłat z jedną stawką jednostkową dla funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, zainteresowane państwa członkowskie zapewniają przeliczenie kosztów krajowych na EUR lub na walutę narodową jednego z zainteresowanych państw członkowskich w celu zapewnienia przejrzystego wyliczenia jednej stawki jednostkowej stosując art. 13 ust. 1 akapit pierwszy niniejszego rozporządzenia. Nadmienione państwa członkowskie informują o tym Komisję oraz Eurocontrol.”;

b) w ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:

(i) akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Koszty personelu obejmują wynagrodzenie brutto, wynagrodzenie za pracę w nadgodzinach, opłacane przez pracodawcę składki na ubezpieczenie społeczne oraz koszty emerytur i inne świadczenia. Koszty emerytur można obliczyć z zastosowaniem rozsądnych założeń zgodnie z zasadami zarządzania systemem lub przepisami prawa krajowego, w zależności od przypadku. Wspomniane założenia wyszczególnia się w krajowym planie skuteczności działania.”;

(ii) akapit czwarty i piąty zastępuje się następującymi akapitami:

„Koszty amortyzacji dotyczą ogółu 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 kosztów amortyzowanych środków. Amortyzacja może być wyliczana w oparciu o ujęcie według kosztu historycznego lub kosztu bieżącego. Metodologia nie podlega zmianom w okresie trwania amortyzacji i jest zgodna z zastosowanym kosztem kapitału. W przypadku zastosowania systemu rachunkowości opartego o koncepcję kosztów bieżących, dla celów porównania i oceny wykazuje się również równoważne wartości zgodne z kosztem historycznym.

Koszt kapitału jest równy iloczynowi:

a) sumy średniej wartości księgowej netto środków trwałych i ewentualnej korekty ogółu aktywów ustalonej przez krajowy organ nadzorujący, aktualnie eksploatowanych operacyjnie lub w trakcie budowy, wykorzystywanych przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej oraz średniej wartości aktywów obrotowych netto, z wyłączeniem kategorii odsetkowych, niezbędnych do zapewniania służb żeglugi powietrznej; oraz

b) ważonej średniej stopy oprocentowania zadłużenia i stopy zwrotu z kapitału własnego. Dla instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej bez kapitału własnego średnią ważoną oblicza się na podstawie stopy zwrotu zastosowanej do różnicy między ogółem aktywów, o którym mowa w lit. a), a zadłużeniem.

Koszty wyjątkowe obejmują jednorazowe koszty związane z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej w czasie tego samego roku.

Wszelkie korekty przekraczające międzynarodowe standardy rachunkowości podaje się w krajowym planie skuteczności działania, do weryfikacji przez Komisję, a także w informacjach dodatkowych przekazywanych zgodnie z załącznikiem II.”;

c) ust. 3 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Do celów ust. 2 akapit piąty współczynniki, którym przyznana ma być waga, 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 instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej. Stopa zwrotu z kapitału własnego opiera się na rzeczywistym ryzyku finansowym podjętym przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej.”;

7) w art. 7 ust. 2 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Do celów akapitu pierwszego lit. b) przed rozpoczęciem każdego okresu odniesienia państwa członkowskie określają dla każdego portu lotniczego kryteria podziału kosztów pomiędzy służby terminalowe a służby trasowe oraz informują o nich Komisję.”;

8) art. 8 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 8

#### **Przejrzystość kosztów i mechanizmu pobierania opłat**

1. Najpóźniej sześć miesięcy przed rozpoczęciem każdego okresu odniesienia państwa członkowskie proponują przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej przeprowadzenie konsultacji na temat ustalonych kosztów, planowanych inwestycji, prognoz jednostek usługowych, polityki pobierania opłat i wynikających z niej stawek jednostkowych, w czym wspomagają je ich instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej. Państwa członkowskie udostępniają w przejrzysty sposób swoje koszty krajowe lub koszty funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, określone zgodnie z art. 5, oraz swoje stawki jednostkowe przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej, Komisji oraz, w stosownych przypadkach, Eurocontrol.

W trakcie okresu odniesienia państwa członkowskie proponują co roku przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej przeprowadzenie konsultacji na temat wszelkich odchyśleń od prognoz, w szczególności w odniesieniu do:

a) faktycznego ruchu lotniczego i kosztów w porównaniu z prognozą ruchu i ustalonych kosztów;

b) wdrożenia mechanizmu podziału ryzyka określonego w art. 11a;

c) systemów zachęt określonych w art. 12.

Konsultacje mogą być organizowane na poziomie regionalnym. Przedstawiciele użytkowników przestrzeni powietrznej zachowują prawo wystąpienia o dodatkowe konsultacje. Konsultacje z użytkownikami są również regularnie organizowane w przypadku uruchomienia mechanizmu ostrzegawczego skutkującego zmianą stawki jednostkowej.

2. Informacje, o których mowa w ust. 1, opierają się o tabele sprawozdawcze i szczegółowe zasady określone w załącznikach II i VI, lub jeśli państwo członkowskie podjęło na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej decyzję o nieobliczaniu ustalonych kosztów lub opłat terminalowych lub o nieustalaniu terminalowych stawek jednostkowych zgodnie z art. 1 ust. 6, informacje, o których mowa w ust. 1, opierają się o tabele sprawozdawcze i szczegółowe zasady określone w załączniku III. Odpowiednią dokumentację udostępnia się przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej, Komisji, Eurocontrol i krajowym organom nadzorującym na trzy tygodnie przed spotkaniem konsultacyjnym. W odniesieniu do konsultacji corocznych, o których mowa w ust. 1 akapit drugi, odpowiednią dokumentację udostępnia się przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej, Komisji, Eurocontrol i krajowym organom nadzorującym każdego roku nie później niż do dnia 1 listopada.”;

9) w art. 9 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„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 to zwolnienie musi być należycie potwierdzone odpowiednim oznaczeniem statusu lub uwagą w planie lotu.”;

b) w ust. 4 wprowadza się następujące zmiany:

(i) skreśla się akapit pierwszy;

(ii) w akapicie drugim formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„Na koszty ponoszone w związku z lotami objętymi zwolnieniem składają się.”;

10) art. 10 i 11 otrzymują brzmienie:

„Artykuł 10

#### **Obliczanie wysokości opłat trasowych**

1. Bez uszczerbku dla przewidzianej w art. 3 ust. 2 możliwości finansowania trasowych służb żeglugi powietrznej z innych przychodów, opłata trasowa za dany lot w określonej strefie pobierania opłat trasowych równa jest iloczynowi stawki jednostkowej ustalonej dla tej strefy pobierania opłat trasowych i trasowych jednostek usługowych dla tego lotu.

2. Stawka jednostkowa oraz trasowe jednostki usługowe obliczane są zgodnie z załącznikiem IV.

#### Artykuł 11

##### Obliczanie wysokości opłat terminalowych

1. Bez uszczerbku dla przewidzianej w art. 3 ust. 3 możliwości finansowania terminalowych służb żeglugi powietrznej z innych przychodów, opłata terminalowa za dany lot w określonej strefie pobierania opłat terminalowych równa jest iloczynowi stawki jednostkowej ustalonej dla tej strefy pobierania opłat terminalowych i terminalowych jednostek usługowych dla tego lotu. Do celów pobierania opłat przylot i odlot traktuje się jak jeden lot. Jednostką obliczeniową jest lot przylatujący lub lot odlatujący.

2. Stawka jednostkowa oraz terminalowe jednostki usługowe obliczane są zgodnie z załącznikiem V.;

11) dodaje się artykuł 11a w brzmieniu:

#### „Artykuł 11a

##### Podział ryzyka

1. Niniejszy artykuł ustanawia mechanizmy podziału ryzyka związanego z ruchem i ryzyka związanego z kosztami. Stosuje się go zgodnie z zasadami, o których mowa w art. 11 rozporządzenia (EU) nr 691/2010.

2. Wymienione poniżej koszty nie są poddane podziałowi ryzyka związanego z ryzykiem i są odzyskiwane niezależnie od rozwoju ruchu:

- a) ustalone koszty określone z zastosowaniem art. 5 ust. 2, z wyjątkiem umów odnoszących się do transgranicznego zapewniania służb ruchu lotniczego;
- b) ustalone kosztów instytucji zapewniających służby meteorologiczne;
- c) zatwierdzone przeniesienia z poprzedniego roku lub okresu odniesienia, a także premie lub kary wynikające z systemów zachęt;
- d) saldo dodatnie lub ujemne odzyskanych kwot wynikające ze zmian w ruchu, które rozlicza się nie później niż w roku n+2.

Ponadto państwa członkowskie mogą wyłączyć z podziału ryzyka związanego z ruchem ustalone koszty instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, które otrzymały zezwolenie na zapewnianie tych służb bez certyfikacji, zgodnie z art. 7 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 550/2004.

3. Jeśli w danym roku faktyczna liczba jednostek usługowych nie przekracza lub znajduje się poniżej prognozy ustalonej na początku okresu odniesienia o ponad 2 %, dodatkowe przychody lub utracone przychody instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej w odniesieniu do ustalonych kosztów nie są przenoszone.

4. Jeśli w danym roku n faktyczna liczba jednostek usługowych przekracza prognozę ustaloną na początku okresu

odniesienia o ponad 2 %, co najmniej 70 % dodatkowych przychodów uzyskanych przez daną(-e) instytucję(-e) zapewniającą(-e) służby żeglugi powietrznej ponad 2 % różnicy między faktycznymi jednostkami usługowymi a prognozą w odniesieniu do ustalonych kosztów jest przekazywane użytkownikom przestrzeni powietrznej nie później niż w roku n+2.

Jeśli w danym roku n faktyczna liczba jednostek usługowych znajduje się o ponad 2 % poniżej prognozy ustalonej na początku okresu odniesienia, maksymalnie 70 % przychodów utraconych przez daną(-e) instytucję(-e) zapewniającą(-e) służby żeglugi powietrznej ponad 2 % różnicy między faktycznymi jednostkami usługowymi a prognozą w odniesieniu do ustalonych kosztów jest pokrywane przez użytkowników przestrzeni powietrznej zasadniczo nie później niż w roku n+2. Państwa członkowskie mogą jednak podjąć decyzję o rozłożeniu przeniesienia takiej straty na kilka lat w celu utrzymania stawki jednostkowej na stabilnym poziomie.

5. Podział ryzyka związanego z ruchem, o którym mowa w ust. 4, ustala się w planie skuteczności działania na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej na cały okres odniesienia po przeprowadzeniu konsultacji, o których mowa w art. 8.

6. Jeśli w danym roku n faktyczne jednostki usługowe są niższe niż 90 % prognozy ustalonej na początku okresu odniesienia, pełna kwota przychodów utraconych przez daną(-e) instytucję(-e) zapewniającą(-e) służby żeglugi powietrznej ponad 10 % różnicy między faktycznymi jednostkami usługowymi a prognozą w odniesieniu do ustalonych kosztów jest pokrywana przez użytkowników przestrzeni powietrznej, zasadniczo nie później niż w roku n+2. Państwa członkowskie mogą jednak podjąć decyzję o rozłożeniu przeniesienia takiej straty na kilka lat w celu zachowania stabilności stawki jednostkowej.

Jeśli w danym roku n faktyczne jednostki usługowe przekraczają 110 % prognozy ustalonej na początku okresu odniesienia, dodatkowe przychody uzyskane przez daną(-e) instytucję(-e) zapewniającą(-e) służby żeglugi powietrznej ponad 10 % różnicy między faktycznymi jednostkami usługowymi a prognozą w odniesieniu do ustalonych kosztów są przekazywane użytkownikom przestrzeni powietrznej w roku n+2.

7. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej bez kapitału własnego lub z kapitałem własnym nieprzekraczającym 5 % ogółu zobowiązań na dzień 31 grudnia 2011 r. mogą zostać wyłączone z podziału ryzyka związanego z ruchem w trakcie pierwszego okresu odniesienia, aby umożliwić uzyskanie niższego udziału finansowania długiem. Takie instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej wyłączone z podziału ryzyka związanego z ruchem określa się w planie skuteczności działania podlegającym weryfikacji przez Komisję oraz w informacjach dodatkowych przekazywanych zgodnie z załącznikiem II. Państwa członkowskie opisują i uzasadniają planowane środki służące uzyskaniu niższego udziału finansowania długiem oraz ich harmonogram.

8. Do ryzyka związanego z kosztami zastosowanie mają zastępujące zasady:

a) jeśli w całym okresie odniesienia faktyczne koszty znajdują się poniżej ustalonych kosztów określonych na początku okresu odniesienia, różnicę zatrzymują zainteresowani instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej, państwo członkowskie lub uprawniony podmiot;

b) jeśli w całym okresie odniesienia faktyczne koszty przekraczają ustalone koszty określone na początku okresu odniesienia, różnicę pokrywają zainteresowani instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej, państwo członkowskie lub uprawniony podmiot, bez uszczerbku dla uruchomienia mechanizmu ostrzegawczego zgodnie z art. 18 rozporządzenia (UE) nr 691/2010;

c) lit. a) i b) można nie stosować w odniesieniu do różnicy między faktycznymi a ustalonymi kosztami, którą można uznać za będącą poza kontrolą instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, państw członkowskich i uprawnionych podmiotów w wyniku:

(i) nieprzewidzianych zmian krajowych przepisów emerytalnych i przepisów rachunkowych dotyczących składek emerytalnych;

(ii) nieprzewidzianych zmian krajowego prawa podatkowego;

(iii) nieprzewidzianych i nowych pozycji kosztowych nieobjętych krajowym planem skuteczności działania, a wymaganych przepisami prawa;

(iv) nieprzewidzianych zmian w kosztach lub przychodach wynikających z umów międzynarodowych;

(v) istotnych zmian stóp procentowych od kredytów.

Bez uszczerbku dla art. 6 ust. 1 akapit trzeci krajowy organ nadzorujący ustala wykaz niekontrolowanych czynników kosztowych na podstawie wykazu podanego w akapicie pierwszym ppkt (i)-(v) i wykaz ten stanowi część planu skuteczności działania.

Jeśli w całym okresie odniesienia faktyczne koszty są niższe od ustalonych kosztów określonych na początku okresu odniesienia, różnicę zwraca się użytkownikom przestrzeni powietrznej poprzez przeniesienie jej na kolejny okres odniesienia.

Jeśli w całym okresie odniesienia faktyczne koszty przekraczają ustalone koszty określone na początku okresu odniesienia, różnicę przenosi się na użytkowników przestrzeni powietrznej poprzez przeniesienie jej na kolejny okres odniesienia. Zainteresowany krajowy organ nadzorujący wydaje jednoznacznie zgodę na przeniesienie na kolejny okres odniesienia po stwierdzeniu, czy:

(i) zmiana faktycznych kosztów w stosunku do ustalonych kosztów istotnie powstała w związku z okolicznościami, na które zainteresowani instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej, państwo członkowskie lub uprawniony podmiot nie mieli wpływu;

(ii) zmiana kosztów do przeniesienia na użytkowników jest szczegółowo wykazana i skategoryzowana.

Przenoszona na kolejny okres kwota jest określona czynnikami i opisana w informacjach dodatkowych przekazywanych zgodnie z załącznikiem VI.;

12) art. 12 ust. 1, 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„1. Państwa członkowskie, na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, mogą, w sposób niedyskryminujący i przejrzysty, ustanawiać lub zatwierdzać systemy zachęt w celu wspierania ulepszeń w zakresie zapewniania służb żeglugi powietrznej lub ograniczania wpływu lotnictwa na środowisko, prowadzących do zmian w kalkulacji opłat na podstawie ust. 2 i 3. Zachęty te można stosować do instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej lub użytkowników przestrzeni powietrznej.

2. Zgodnie z art. 11 rozporządzenia (UE) nr 691/2010 państwa członkowskie, na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, mogą przyjmować zachęty finansowe do realizacji przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej celów w zakresie skuteczności działania. Stawka jednostkowa może być dostosowana tak, aby stanowić premię lub karę w zależności od faktycznego poziomu skuteczności działania instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej w odniesieniu do założonego celu. Takie premie lub kary są naliczane jedynie w przypadku, gdy zmiany w zakresie skuteczności działania mają istotny wpływ na użytkowników. Stosowany poziom premii i kar jest proporcjonalny do celów, które mają być osiągnięte, oraz do uzyskanej skuteczności działania. Poziomy zmian w zakresie skuteczności działania oraz stosowany poziom premii i kar określa się po przedstawieniu propozycji przeprowadzeniu konsultacji, o której mowa w art. 8, i ustala się je w planie skuteczności działania na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej.

3. Jeśli państwo członkowskie zdecyduje o stosowaniu systemu zachęt w odniesieniu do użytkowników przestrzeni powietrznej, różnicuje ono, po przedstawieniu propozycji przeprowadzeniu konsultacji, o której mowa w art. 8, opłaty ponoszone przez użytkowników, aby odzwierciedlić czynione przez nich starania, w szczególności mające na celu:

a) optymalizację wykorzystania służb żeglugi powietrznej;

- b) ograniczenie skutków oddziaływania lotnictwa na środowisko;
- c) ograniczenie ogólnych kosztów służb żeglugi powietrznej oraz zwiększenie ich efektywności, w szczególności poprzez zmniejszenie lub zróżnicowanie opłat w zależności od wyposażenia pokładowego, które zwiększa przepustowość lub zrekompensowanie niedogodności wynikających z wybrania mniej zatłoczonych tras przelotu;
- d) przyspieszenie procesu wdrażania możliwości SESAR ATM.”;

13) w art. 13 wprowadza się następujące zmiany:

- a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Państwa członkowskie zapewniają coroczne ustalanie stawek jednostkowych dla każdej strefy pobierania opłat.

Stawki jednostkowe ustala się w walucie narodowej. Jeśli państwa członkowskie stanowiące część funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej zdecydują o ustanowieniu wspólnej strefy pobierania opłat z jedną stawką jednostkową, stawkę tę ustala się w EUR lub w walucie narodowej jednego z zainteresowanych państw członkowskich. Zainteresowane państwa członkowskie informują o stosowanej walucie Komisję oraz Eurocontrol.

2. Na podstawie art. 11 ust. 4 lit. e) rozporządzenia (WE) nr 549/2004 i art. 18 rozporządzenia (UE) nr 691/2010 stawki jednostkowe mogą zostać zmienione w trakcie roku w przypadku uruchomienia mechanizmu ostrzegawczego.”;

- b) dodaje się ustęp 4 w brzmieniu:

„4. Stawki jednostkowe dla pierwszego roku okresu odniesienia oblicza się na podstawie planu skuteczności działania przekazanego przez zainteresowane państwo członkowskie lub funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej na dzień 1 listopada roku poprzedzającego rozpoczęcie okresu odniesienia. Jeśli plany skuteczności działania przyjęto po dniu 1 listopada roku poprzedzającego rozpoczęcie okresu odniesienia, stawki jednostkowe przelicza się ponownie, w razie konieczności, na podstawie ostatecznego przyjętego planu lub mających zastosowanie działań naprawczych.”;

14) art. 14 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Państwa członkowskie mogą pobierać opłaty w formie jednej opłaty za lot. Jeśli opłaty są fakturowane i pobierane na poziomie regionalnym, walutą rozrachunkową może być EUR i do danej stawki jednostkowej można doliczyć administracyjną stawkę jednostkową odzwierciedlającą koszty fakturowania i pobierania opłat.”;

15) skreśla się art. 15;

16) art. 17 akapit pierwszy część wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej ułatwiają przeprowadzanie inspekcji i kontroli przez krajowy organ nadzorujący lub uprawnione podmioty działające w jego imieniu, w tym również wizyty na miejscu. Upoważnione osoby mają prawo.”;

17) dodaje się artykuł 17a w brzmieniu:

„Artykuł 17a

#### Weryfikacja

Weryfikacja przez Komisję systemu skuteczności działania, o którym mowa w art. 24 rozporządzenia (UE) nr 691/2010, obejmuje mechanizm podziału ryzyka określony w art. 11a niniejszego rozporządzenia, systemy zachęt ustanowione na podstawie art. 12 niniejszego rozporządzenia oraz ich wpływ na skuteczność w realizacji celów w zakresie skuteczności działania.”;

18) w załącznikach I–VI wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

#### Przepisy przejściowe

Te państwa członkowskie, których przepisy krajowe, obowiązujące przed dniem 8 lipca 2010 r., przewidują zmniejszenie stawki jednostkowej wykraczające poza ogólnounijne cele ustanowione zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 691/2010, mogą wyłączyć swoje instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej spod art. 11a ust. 3 rozporządzenia 1794/2006. Wyłączenie to stosuje się w okresie, w którym przepisy krajowe zmniejszają stawkę jednostkową, lecz nie stosuje się dłużej niż do końca pierwszego okresu odniesienia w 2014 r. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję i Eurocontrol o takich wyłączeniach.

Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o niestosowaniu przepisów rozporządzenia (WE) nr 1794/2006 w brzmieniu zmienionym niniejszym rozporządzeniem w odniesieniu do opłat terminalowych do dnia 31 grudnia 2014 r. Państwa członkowskie powiadamiają o tym Komisję. Jeżeli państwa członkowskie wyłączają spod przepisów tego rozporządzenia opłaty terminalowe, pełne koszty zapewniania terminalowych służb żeglugi powietrznej można odzyskiwać do dnia 31 grudnia 2014 r.

Artykuł 3

#### Wejście w życie

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

Niniejsze rozporządzenie zaczyna się stosować w stosunku do kosztów służb żeglugi powietrznej, opłat i stawek jednostkowych za rok 2012.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 16 grudnia 2010 r.

*W imieniu Komisji*  
José Manuel BARROSO  
*Przewodniczący*

---



## ZAŁĄCZNIK

W załącznikach I–VI wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku I dodaje się punkt 5 w brzmieniu:

„5. W razie przekroczenia poziomu 150 000 handlowych operacji lotniczych rocznie ocenę, o której mowa w pkt 1-4, przeprowadza się w każdym pojedynczym porcie lotniczym.”;

2) załącznik II otrzymuje brzmienie:

## „ZAŁĄCZNIK II

**Przejrzystość kosztów**

## 1. TABELA SPRAWOZDAWCZA

Państwa członkowskie i instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej wypełniają poniższą tabelę sprawozdawczą dla każdej strefy pobierania opłat wchodzącej w ich obszar odpowiedzialności i dla każdego okresu odniesienia. Państwa członkowskie dostarczają również skonsolidowaną tabelę sprawozdawczą dla każdej strefy pobierania opłat wchodzącej w ich obszar odpowiedzialności.

Skonsolidowaną tabelę wypełnia się dla wszystkich portów lotniczych objętych przepisami niniejszego rozporządzenia.

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.

Faktyczne koszty ustala się na podstawie zrewidowanych sprawozdań finansowych. Koszty ustala się zgodnie z biznes planem wymaganym na podstawie certyfikatu i wykazuje w walucie, w której koszty te określono zgodnie z art. 6 ust. 1 akapit czwarty.

Aby ułatwić Komisji ustanowienie ogólnounijnych celów w zakresie skuteczności działania i bez uszczerbku dla planów skuteczności działania przyjmowanych na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, państwa członkowskie oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej wypełniają tabelę sprawozdawczą wstępnie prognozowanymi wartościami osiemnaście miesięcy przed rozpoczęciem okresu odniesienia.

Tabela 1 - Koszty całkowite

|                         |                               |
|-------------------------|-------------------------------|
| Strefa pobierania opłat | Okres odniesienia : N - (N+4) |
| Nazwa podmiotu          |                               |

| Rozbicie kosztów | Ustalone koszty |     |     |     |     | Faktyczne koszty |     |     |     |     |
|------------------|-----------------|-----|-----|-----|-----|------------------|-----|-----|-----|-----|
|                  | N               | N+1 | N+2 | N+3 | N+4 | N                | N+1 | N+2 | N+3 | N+4 |

Rozbicie wg rodzaju (w wartościach nominalnych)

|                             |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|-----------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Personel                    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Pozostałe koszty operacyjne |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Amortyzacja                 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Koszt kapitału              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Koszty wyjątkowe            |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Koszty całkowite            |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Razem % n/n-1               |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Personel % n/n-1            |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Poz. operacyjne % n/n-1     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Rozbicie wg służby (w wartościach nominalnych)

|                              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Zarządzanie ruchem lotniczym |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Łączność                     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Nawigacja                    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Dozorowanie                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Poszukiwania i ratownictwo   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Informacja lotnicza          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Służby meteorologiczne       |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Koszty nadzoru               |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Inne koszty krajowe          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Koszty całkowite             |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Razem % n/n-1                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| ATM % n/n-1                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| CNS % n/n-1                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Uzupełniające informacje na temat kosztu kapitału i kosztu wspólnych projektów (w wartościach nominalnych)

|                                             |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|---------------------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Średnia podstawa aktywów                    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Księgowa wartość netto środków trwałych     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Korekty ogółu aktywów                       |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Aktywa obrotowe netto                       |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Ogółem podstawa aktywów                     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Koszt kapitału %                            |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Koszt kapitału przed opodatkowaniem (%)     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Stopa zwrotu z kapitału własnego (%)        |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Średnia stopa oprocentowania zadłużenia (%) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Koszt wspólnych projektów                   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Wspólny projekt 1                           |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Uzupełniające informacje na temat inflacji i kosztów całkowitych w wartościach rzeczywistych

|                                                             |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|-------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Inflacja % <sup>(1)</sup>                                   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Koszty całkowite w wartościach rzeczywistych <sup>(2)</sup> |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Razem % n/n-1                                               |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Potrącenia kosztów przypisanych zwolnionym lotom VFR (w wartościach nominalnych)

|                                               |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|-----------------------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Koszty całkowite                              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Koszty dla wyłączonych lotów VFR              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Koszty całkowite po potrąceniu <sup>(3)</sup> |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Koszty i pozycje dotyczące podstawy aktywów w walucie narodowej w '000 000 - Jednostki usługowe w '000 000

<sup>(1)</sup> Prognozowana inflacja zastosowana do wyliczenia ustalonych kosztów w wartościach nominalnych - faktyczna inflacja obliczona przez EUROSTAT<sup>(2)</sup> Ustalone koszty (plan skuteczności działania) w wartościach rzeczywistych - faktyczne koszty w wartościach rzeczywistych<sup>(3)</sup> Ustalone koszty (po odjęciu kosztów VFR) podane w załączniku II (w wartościach nominalnych)

## 2. INFORMACJE DODATKOWE

Ponadto państwa członkowskie oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej przekazują 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 zastosowanej metody obliczania kosztów amortyzacji: czy obliczano je na podstawie kosztów historycznych czy bieżących. W przypadku zastosowania systemu rachunkowości opartego o koncepcję kosztów bieżących, przedstawia się porównywalne dane zgodne z kosztem historycznym;
- uzasadnienie kosztu kapitału, w tym składniki podstawy aktywów, ewentualnych korekt ogółu aktywów i stopy zwrotu z kapitału własnego;
- opis całkowitych ustalonych kosztów dla każdego portu lotniczego objętego przepisami niniejszego rozporządzenia dla każdej strefy pobierania opłat terminalowych; w przypadku portów lotniczych, w których rocznie odbywa się mniej niż 20 000 handlowych operacji lotniczych (liczbę tych operacji wylicza się jako średnią z ostatnich trzech lat) można przedstawić koszty zbiorczo;
- określenie kryteriów zastosowanych do podziału kosztów pomiędzy służby terminalowe a służby trasowe dla każdego portu lotniczego objętego niniejszym rozporządzeniem;
- rozbić kosztów meteorologicznych na koszty bezpośrednie i »koszty podstawowe MET« zdefiniowane jako koszty wspierających urzędzeń i służb meteorologicznych służących również ogólnym potrzebom w zakresie meteorologii. Obejmują one ogólne analizy i prognozy, sieci obserwacyjne na ziemi i w górnych warstwach atmosfery, systemy łączności meteorologicznej, ośrodki przetwarzania danych, wspomagające badania podstawowe, szkolenia i 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;
- zgodnie z wymogiem pkt 1, osiemnaście miesięcy przed rozpoczęciem okresu odniesienia, opis przedstawionych prognozowanych kosztów i ruchu;
- w każdym roku okresu odniesienia opis przedstawionych kosztów faktycznych i różnicy w stosunku do ustalonych kosztów.”;

### 3) w załączniku III pkt 1.2 otrzymuje brzmienie:

#### „1.2. Informacje dodatkowe

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

- opis kryteriów zastosowanych do 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: czy obliczano je na podstawie kosztów historycznych czy bieżących;
- uzasadnienie kosztu kapitału, w tym składniki podstawy aktywów, ewentualnych korekt ogółu aktywów i stopy zwrotu z kapitału własnego.”;

### 4) załącznik IV otrzymuje brzmienie:

## „ZAŁĄCZNIK IV

**Obliczanie trasowych jednostek usługowych i stawek jednostkowych**

1. Obliczanie trasowych jednostek usługowych
  - 1.1 Trasowa jednostka usługowa obliczana jest przez pomnożenie czynnika odległości oraz czynnika wagi danego statku powietrznego.
  - 1.2 Czynniki odległości uzyskuje się dzieląc przez sto liczbę 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.
  - 1.3 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, pomnożonej przez dwa.
  - 1.4 Uwzględniana odległość zmniejszana jest o 20 kilometrów dla każdego startu i każdego lądowania na terytorium państwa członkowskiego.
  - 1.5 Czynniki wagi, wyrażony z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku, oblicza się jako pierwiastek kwadratowy z ilorazu uzyskanego przez podzielenie przez pięćdziesiąt liczby ton metrycznych stanowiącej maksymalną masę startową danego statku powietrznego wskazaną w certyfikacie zdatości do lotu lub dowolnym równoważnym dokumencie przedstawionym przez podmiot eksploatujący dany statek powietrzny. Jeśli wartość masy startowej nie jest znana, stosuje się masę najcięższych znanych istniejących statków powietrznych tego samego typu. Jeśli w certyfikacie danego statku powietrznego podano kilka maksymalnych mas startowych, stosuje się największą z nich. Jeśli podmiot eksploatujący statki powietrzne eksploatuje dwa statki powietrzne będące różnymi wersjami w ramach tego samego typu lub więcej takich statków, 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.
2. Obliczanie trasowych stawek jednostkowych
  - 2.1 Jednostkową stawkę trasową oblicza się przed rozpoczęciem każdego roku okresu odniesienia.
  - 2.2 Oblicza się ją dzieląc przez prognozowaną liczbę ogółu trasowych jednostek usługowych dla danego roku sumę algebraiczną następujących elementów:
    - (i) ustalonych kosztów danego roku;
    - (ii) zastosowanej różnicy między prognozowaną a faktyczną inflacją, o której mowa w art. 6 ust. 1;
    - (iii) przeniesień wynikających z wdrożenia podziału ryzyka związanego z ruchem, o którym mowa w art. 11a ust. 2–7;
    - (iv) przeniesień z poprzedniego okresu odniesienia wynikających z wdrożenia podziału ryzyka związanego z kosztami, o którym mowa w art. 11a ust. 8;
    - (v) premii i kar wynikających z zachęt finansowych, o których mowa w art. 12 ust. 2;
    - (vi) dla pierwszych dwóch okresów odniesienia, sald dodatnich lub ujemnych odzyskanych kwot odnotowanych przez państwa członkowskie do roku 2011 włącznie;
    - (vii) potrącenia kosztów lotów VFR określonych w art. 7 ust. 4.”;
- 5) załącznik V otrzymuje brzmienie:

## „ZAŁĄCZNIK V

**Obliczanie terminalowych jednostek usługowych i stawek jednostkowych**

1. Obliczanie terminalowych jednostek usługowych
    - 1.1 Terminalowa jednostka usługowa równa jest czynnikowi wagi dla danego statku powietrznego.
    - 1.2 Czynnik wagi, wyrażony z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku, oblicza się jako iloraz uzyskany przez podzielenie przez pięćdziesiąt liczby ton metrycznych stanowiącej maksymalną masę startową danego statku powietrznego wskazaną w certyfikacie, o której mowa w załączniku IV pkt 1.5, 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.
  2. Obliczanie terminalowych stawek jednostkowych
    - 2.1 Jednostkową stawkę terminalową oblicza się przed rozpoczęciem każdego roku okresu odniesienia.
    - 2.2 Oblicza się ją dzieląc przez prognozowaną liczbę ogółu terminalowych jednostek usługowych dla danego roku sumę algebraiczną następujących elementów:
      - (i) ustalonych kosztów danego roku;
      - (ii) zastosowanej różnicy między prognozowaną a faktyczną inflacją, o której mowa w art. 6 ust. 1;
      - (iii) przeniesień wynikających z wdrożenia podziału ryzyka związanego z ruchem, o którym mowa w art. 11a ust. 2–7;
      - (iv) przeniesień z poprzedniego okresu odniesienia wynikających z wdrożenia podziału ryzyka związanego z kosztami, o którym mowa w art. 11a ust. 8;
      - (v) premii i kar wynikających z zachęt finansowych, o których mowa w art. 12 ust. 2;
      - (vi) dla pierwszych dwóch okresów odniesienia, sald dodatnich lub ujemnych odzyskanych kwot odnotowanych przez państwa członkowskie do roku poprzedzającego stosowanie niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do opłat terminalowych;
      - (vii) potrącenia kosztów lotów VFR, określonych w art. 7 ust. 4.”
- 6) załącznik VI otrzymuje brzmienie:

## „ZAŁĄCZNIK VI

**Mechanizm pobierania opłat**

## 1. TABELA SPRAWOZDAWCZA

Państwa członkowskie i instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej wypełniają poniższą tabelę sprawozdawczą dla każdej strefy pobierania opłat wchodzącej w ich obszar odpowiedzialności i dla każdego okresu odniesienia. Państwa członkowskie dostarczają również skonsolidowaną tabelę dla każdej strefy pobierania opłat wchodzącej 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.

Tabela 2 - Obliczanie stawki jednostkowej

| Strefa pobierania opłat<br>Nazwa podmiotu                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |  | Okres odniesienia : N - (N+4) |     |     |     |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|-------------------------------|-----|-----|-----|-----|
| Obliczanie stawki jednostkowej                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |  | N                             | N+1 | N+2 | N+3 | N+4 |
| <p><b>1. Ustalone koszty w wartościach nominalnych oraz dostosowanie o inflację</b></p> <p>Ustalone koszty w wartościach nominalnych - z wyłączeniem VFR (przeniesione z załącznika II)<br/>           Faktyczny wskaźnik inflacji obliczony przez EUROSTAT - załącznik II<br/>           Prognozowany wskaźnik inflacji - załącznik II<br/>           Dostosowanie o inflację - art.6 ust.1: kwota dla roku n do przeniesienia</p> <p><b>2. Prognozowane i faktyczne jednostki usługowe ogółem</b></p> <p>Prognozowane jednostki usługowe ogółem (plan skuteczności działania)<br/>           Faktyczne jednostki usługowe ogółem<br/>           Faktyczne / prognozowane jednostki ogółem (w %)</p> <p><b>3. Koszty objęte podziałem ryzyka związanego z ruchem (ANSP)</b></p> <p>Ustalone koszty w wartościach nominalnych - z wyłączeniem VFR (przeniesione z załącznika II)<br/>           Dostosowanie o inflację - art. 6 ust. 1: kwota przeniesiona na rok n<br/>           Ruch - art. 11a ust. 2: kwoty przeniesione na rok n<br/>           Podział ryzyka związanego z ruchem - art. 11a ust. 2-7: dodatkowe przychody przeniesione na rok n<br/>           Podział ryzyka związanego z ruchem - art. 11a ust. 2-7: utracone przychody przeniesione na rok n<br/>           Koszty poza kontrolą - art. 11a ust. 8 lit. c): kwoty przeniesione na rok n<br/>           Premia lub kara za skuteczność działania - art. 12 ust.2<br/>           Salda dodatnie lub ujemne <sup>(1)</sup> : kwoty przeniesione na rok n<br/>           Ogółem kwota do kalkulacji stawki jednostkowej dla roku n</p> <p>Podział ryzyka związanego z ruchem - art. 11a ust. 2-7: dodatkowe przychody roku n do przeniesienia<br/>           Podział ryzyka związanego z ruchem - art. 11a ust. 2-7: utracone przychody roku n do przeniesienia</p> <p>Parametry podziału ryzyka związanego z ruchem</p> <p>% dodatkowych przychodów zwróconych użytkownikom w roku n+2 - art. 11a ust. 4 akapit pierwszy<br/>           % utraconych przychodów pokrytych przez użytkowników przestrzeni powietrznej - art. 11a ust. 4 akapit drugi</p> <p><b>4. Koszty nie objęte podziałem ryzyka związanego z ruchem - art. 11a, ust. 2</b></p> <p>Ustalone koszty w wartościach nominalnych - z wyłączeniem VFR (przeniesione z załącznika II)<br/>           dostosowanie o inflację - art. 6 ust. 1: kwota przeniesiona na rok n<br/>           Ruch - art. 11a ust. 2: kwoty przeniesione na rok n<br/>           Koszty poza kontrolą - art. 11a ust. 8 lit. c): kwoty przeniesione na rok n<br/>           Salda dodatnie lub ujemne <sup>(1)</sup>: kwoty przeniesione na rok n<br/>           Ogółem kwota do kalkulacji stawki jednostkowej dla roku n</p> <p><b>5. Inne przychody - zastosowana stawka jednostkowa (w walucie narodowej)</b></p> <p>Przychody z innych źródeł - art.3<br/>           Suma całkowita obliczonej stawki jednostkowej dla roku n</p> <p>Stawka jednostkowa dla roku n (w walucie narodowej)<br/>           Element ANSP stawki jednostkowej<br/>           Element MET stawki jednostkowej<br/>           Element NSA-państwo stawki jednostkowej</p> <p>Stawka jednostkowa dla roku n, która byłaby stosowana bez innych przychodów</p> |  |                               |     |     |     |     |

Koszty, przychody i pozostałe kwoty w walucie krajowej w '000 000 - jednostki usługowe w '000 000

(<sup>1</sup>) Załączniki IV-V pkt 2. (vi) - salda dodatnie/ujemne powstałe do roku wejścia w życie rozporządzenia

## 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 portami lotniczymi;
  - opis i wyjaśnienie sposobu obliczania prognozowanych jednostek usługowych objętych opłatami;
  - opis polityki w dziedzinie wyłączeń i opis środków finansowania zastosowanych do pokrycia związanych z tym kosztów;
  - opis przeniesień sald dodatnich lub ujemnych odzyskanych kwot odnotowanych przez państwa członkowskie do roku 2011 dla opłat trasowych oraz do roku poprzedzającego stosowanie niniejszego rozporządzenia dla opłat terminalowych;
  - opis sald ujemnych odzyskanych kwot przeniesionych zgodnie z art. 11a ust. 4 akapit drugi;
  - opis za pomocą czynników kwot przeniesionych z poprzedniego okresu odniesienia zgodnie z art. 11a ust. 8 lit. c);
  - opis innych przychodów, jeśli występują;
  - opis metody obliczania opłat terminalowych;
  - opis i wyjaśnienie zachęt adresowanych do użytkowników służb żeglugi powietrznej.”.
-