

**ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 391/2013**

z dnia 3 maja 2013 r.

**ustanawiające wspólny system 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<sup>(1)</sup>, zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1070/2009 (rozporządzenie w sprawie zapewniania służb)<sup>(2)</sup>, w szczególności jego art. 15 ust. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 zobowiązuje Komisję do ustanowienia wspólnego systemu opłat dla służb żeglugi powietrznej, z uwzględnieniem możliwości stosowania tego systemu w jednakowy sposób na terenie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.
- (2) Opracowanie wspólnego systemu opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej zapewnianych we wszystkich fazach lotu ma zasadnicze znaczenie dla realizacji inicjatywy jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej. Tego rodzaju system powinien zwiększyć przejrzystość w zakresie ustalania, nakładania i egzekwowania opłat obowiązujących użytkowników przestrzeni powietrznej. System powinien przyczynić się także do bezpiecznego, efektywnego kosztowo i skutecznego zapewniania służb żeglugi powietrznej korzystającym z nich użytkownikom, którzy finansują ten system, a także zachęcać do integracji świadczonych usług.
- (3) Wspólny system opłat powinien stanowić integralny element przyczyniający się do osiągnięcia celów systemu skuteczności działania ustanowionego na mocy art. 11 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającego ramy tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej<sup>(3)</sup>, zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 1070/2009 (rozporządzenie ramowe) oraz rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 390/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiającym system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych<sup>(4)</sup>.
- (4) Zgodnie z ogólnym celem, jakim jest zwiększenie skuteczności działania służb żeglugi powietrznej, system opłat powinien propagować efektywność kosztową i operacyjną oraz przewidywać ustanowienie systemów zachęt dla instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, które sprzyjać będą usprawnieniom w zapewnianiu służb żeglugi powietrznej, w tym stosowaniu systemu podziału ryzyka związanego z ruchem.
- (5) Wspólny system opłat powinien być zgodny z systemem opłat trasowych organizacji Eurocontrol oraz z art. 15

konwencji chicagowskiej ICAO z 1944 r. o międzynarodowym lotnictwie cywilnym („konwencja chicagowska”).

- (6) Wspólny system opłat powinien umożliwiać optymalne wykorzystanie przestrzeni powietrznej, uwzględniając przepływy ruchu lotniczego, w szczególności w ramach funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej ustanowionych zgodnie z art. 9a rozporządzenia (WE) nr 550/2004.
- (7) Kluczową zasadą wspólnego systemu opłat jest udostępnienie w odpowiednim czasie przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej i właściwym organom pełnych i przejrzystych informacji o kosztach.
- (8) W przypadku gdy ustalono, że terminalowe służby żeglugi powietrznej lub służby CNS, MET oraz AIS zapewniane są w warunkach rynkowych, państwo członkowskie powinno mieć możliwość podjęcia decyzji, aby w odniesieniu do tych służb nie obliczać ustalonych kosztów, nie obliczać opłat za korzystanie z terminali, nie ustalać terminalowych stawek jednostkowych lub nie stosować zachęt finansowych.
- (9) Z uwagi na zmienny charakter warunków funkcjonowania portów lotniczych, może się okazać, iż w trakcie okresu odniesienia konieczne będą zmiany w strefach pobierania opłat terminalowych.
- (10) Wdrożenie nowych technologii i procedur oraz odpowiednich modeli biznesowych, które sprzyjać będą integracji świadczonych usług, powinno doprowadzić do znaczącego obniżenia kosztów z korzyścią dla użytkowników. Aby umożliwić obniżenie kosztów w przyszłości, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej muszą poddać się procesowi modernizacji, ponosząc przy tym koszty restrukturyzacji, które będą one mogły odzyskać, jeżeli wykażą korzyści netto dla użytkowników.
- (11) Mechanizmy zachęt, służące podniesieniu skuteczności działania, powinny uwzględniać zalety i wady systemu, w którym nagradza się lub karze za faktyczną skuteczność działania w odniesieniu do poziomów skuteczności przewidywanych w chwili przyjmowania planu skuteczności działania.
- (12) Aby przyspieszyć wdrażanie technologii SESAR, do odzyskiwania kosztów poprzez opłaty pobierane od użytkowników powinny kwalifikować się inwestycje w nowe systemy zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz gruntowne modernizacje istniejących systemów ATM, które wpływają na poziom skuteczności działania europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym (ATM), jeżeli są one zgodne z realizacją europejskiego centralnego planu ATM, w szczególności poprzez wspólne projekty – zgodnie z art. 15a ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 550/2004. Ponadto państwa członkowskie powinny mieć możliwość decydowania o zmianie opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej, aby stworzyć zachętę do wyposażenia statków powietrznych w systemy objęte wspólnymi projektami.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 10.<sup>(2)</sup> Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 34.<sup>(3)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.<sup>(4)</sup> Zob. s. 1 niniejszego Dziennika Urzędowego.

- (13) Aby zwiększyć efektywność służb żeglugi powietrznej oraz propagować ich optymalne wykorzystanie, państwa członkowskie powinny mieć możliwość dodatkowego zmieniania opłat, z uwzględnieniem poziomu zagęszczenia ruchu na określonym obszarze lub na określonej trasie w określonych porach.
- (14) Poziom opłat nakładanych w szczególności na lekkie statki powietrzne nie powinien zniechęcać do korzystania z urządzeń i służb niezbędnych dla zapewnienia bezpieczeństwa ani do wdrażania nowych technik i procedur.
- (15) 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 gdy państwa członkowskie są stronami wspólnego systemu opłat trasowych.
- (16) Aby zwiększyć efektywność wspólnego systemu opłat oraz ograniczyć obciążenie administracyjne i rachunkowe – w ramach wspólnego systemu opłat trasowych – państwa członkowskie powinny mieć możliwość pobierania opłat trasowych wspólnie przy zastosowaniu jednej opłaty za jeden lot.
- (17) Należy wzmocnić środki prawne niezbędne do zapewnienia szybkich i pełnych płatności za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej przez użytkowników służb żeglugi powietrznej.
- (18) Opłaty nakładane na użytkowników przestrzeni powietrznej powinny być ustalane i stosowane w sposób uczciwy i przejrzysty, po konsultacji z przedstawicielami użytkowników. Opłaty takie powinny podlegać regularnym przeglądom.
- (19) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1794/2006 z dnia 6 grudnia 2006 r. ustanawiające wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej<sup>(1)</sup>, zmienione rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1191/2010 z dnia 16 grudnia 2010 r.<sup>(2)</sup>, należy uchylić ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2015 r.
- (20) 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

- Niniejsze rozporządzenie ustanawia środki służące stworzeniu wspólnego systemu opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej.
- Niniejsze rozporządzenie stosuje się do służb żeglugi powietrznej zapewnianych 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 wspomnianego rozporządzenia, na potrzeby ogólnego

ruchu lotniczego w regionie europejskim (EUR) i regionie afrykańskim (AFI) Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), gdzie za zapewnienie służb żeglugi powietrznej odpowiadają państwa członkowskie. Stosuje się ono także do menedżera sieci ustanowionego zgodnie z art. 3 rozporządzenia Komisji (UE) nr 677/2011<sup>(3)</sup>.

3. Państwa członkowskie mogą stosować niniejsze rozporządzenie do służb żeglugi powietrznej zapewnianych w przestrzeni powietrznej będącej w ich obszarze odpowiedzialności w innych regionach ICAO, pod warunkiem że poinformują o tym odpowiednio Komisję i pozostałe państwa członkowskie.

4. Państwa członkowskie mogą stosować niniejsze rozporządzenie do 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.

5. Z zastrzeżeniem art. 1 ust. 4 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013 państwa członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu niniejszego rozporządzenia do służb żeglugi powietrznej zapewnianych w portach lotniczych obsługujących mniej niż 70 000 handlowych operacji lotniczych IFR rocznie.

Państwa członkowskie informują o tej decyzji Komisję.

#### Artykuł 2

#### Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje zawarte w art. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004.

Dodatkowo zastosowanie mają następujące definicje:

- „użytkownik służb żeglugi powietrznej” oznacza podmiot eksploatujący statek powietrzny w czasie wykonywania lotu lub – jeśli nie jest znana jego tożsamość – właściciela statku powietrznego, chyba że da się wykazać, że w tym czasie statek powietrzny eksploatowała inna osoba;
- „przedstawiciel użytkowników przestrzeni powietrznej” oznacza dowolną osobę prawną lub jednostkę prawną reprezentującą interesy jednej lub wielu kategorii użytkowników służb żeglugi powietrznej;
- „IFR” oznacza przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów (Instrument Flight Rules) w rozumieniu załącznika 2 do konwencji chicagowskiej (wydanie dziesiąte, lipiec 2005);
- „VFR” oznacza przepisy wykonywania lotów z widocznością (Visual Flight Rules) w rozumieniu załącznika 2 do konwencji chicagowskiej (wydanie dziesiąte, lipiec 2005);
- „strefa pobierania opłat trasowych” oznacza część przestrzeni powietrznej, dla której określa się jedną podstawę kosztową i jedną stawkę jednostkową;
- „strefa pobierania opłat terminalowych” oznacza port lotniczy lub grupę portów lotniczych, dla których określa się jedną podstawę kosztową i jedną stawkę jednostkową;
- „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;

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 341 z 7.12.2006, s. 3.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 333 z 17.12.2010, s. 6.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 184 z 15.7.2011, s. 1.

- 8) „okres odniesienia” oznacza okres odniesienia dla systemu skuteczności działania przewidziany w art. 11 ust. 3 lit. d) rozporządzenia (WE) nr 549/2004 oraz w art. 8 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013;
- 9) „handlowe operacje lotnicze IFR” oznaczają sumę startów i lądowań wykonanych zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów, obliczoną jako roczna średnia za okres trzech lat poprzedzających przyjęcie planu skuteczności działania;
- 10) „inne przychody” oznaczają przychody uzyskane od organów publicznych, w tym wsparcie finansowe z unijnych programów pomocowych, takich jak transeuropejska sieć transportowa (TEN-T), instrument „Łącząc Europę” (CEF) oraz Fundusz Spójności, przychody uzyskane z działalności gospodarczej lub – w przypadku terminalowych stawek jednostkowych – przychody uzyskane z umów lub porozumień między instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej a operatorami portów lotniczych;
- 11) „plan skuteczności działania” oznacza plan skuteczności działania opracowany i przyjęty zgodnie z przepisami art. 11–16 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013;
- 12) „faktyczne koszty” oznaczają koszty faktycznie poniesione w skali roku z tytułu zapewniania służb żeglugi powietrznej podlegające ostatecznej kontroli;
- 13) „służby CNS, MET oraz AIS” oznaczają służby łączności, nawigacji i dozoru, służby meteorologiczne wspierające służby żeglugi powietrznej oraz służby informacji lotniczej;
- 14) „koszty restrukturyzacji” oznaczają znaczące koszty ponieszone jednorazowo przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej podczas procesu restrukturyzacji w związku z wprowadzaniem nowych technologii i procedur oraz powiązanych modeli biznesowych w ramach dążenia do integracji świadczonych usług, które to koszty chce odzyskać państwo członkowskie w ciągu jednego lub kilku okresów odniesienia. Mogą one obejmować koszty poniesione z tytułu wynagrodzeń dla pracowników, zamykania centrów kontroli ruchu lotniczego, przenoszenia działalności do nowych lokalizacji oraz odpisywania aktywów lub nabywania udziałów strategicznych w innych instytucjach zapewniających służby żeglugi powietrznej.
- b) nie ustalać zachęt finansowych dla tych służb w kluczowych obszarach skuteczności działania dotyczących przepustowości i ochrony środowiska zgodnie z art. 15 niniejszego rozporządzenia;
- oraz, w odniesieniu do terminalowych służb żeglugi powietrznej,
- c) nie obliczać opłat terminalowych zgodnie z art. 12 niniejszego rozporządzenia;
- d) nie ustalać terminalowych stawek jednostkowych zgodnie z art. 17 niniejszego rozporządzenia.
2. Aby ustalić, czy niektóre lub wszystkie z ich terminalowych służb żeglugi powietrznej lub służb CNS, MET oraz AIS funkcjonują w warunkach rynkowych, państwa członkowskie przeprowadzają szczegółową ocenę pod kątem wszystkich warunków określonych w załączniku I do niniejszego rozporządzenia. Ocena ta obejmuje konsultacje z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej.
3. Państwa członkowskie, o których mowa w ust. 1, przekazują Komisji – nie później niż 19 miesięcy przed rozpoczęciem okresu odniesienia lub terminem stosowania decyzji podjętych zgodnie z ust. 1, szczegółowe sprawozdanie na temat treści i wyników oceny, o której mowa w ust. 2. Sprawozdanie to musi być poparte dowodami, w tym – w stosownych przypadkach – dokumentami przetargowymi, uzasadnieniem wyboru danej instytucji zapewniającej służby, opisem mechanizmów narzuconych wybranej instytucji zapewniającej służby w celu dopilnowania, aby terminalowe służby żeglugi powietrznej lub służby CNS, MET oraz AIS były zapewniane w efektywny kosztowo sposób, oraz wynikami konsultacji z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej. Sprawozdanie to musi zawierać pełne uzasadnienie wniosków państwa członkowskiego.
4. Jeżeli Komisja zgodzi się, że funkcjonowanie w warunkach rynkowych zostało ustalone zgodnie z wymogami załącznika I, powiadamia ona dane państwo członkowskie w terminie czterech miesięcy od otrzymania sprawozdania. Przedmiotowy okres czterech miesięcy przedłuża się do sześciu miesięcy od otrzymania sprawozdania, jeżeli Komisja uzna, że aby potwierdzić ustalenie funkcjonowania w warunkach rynkowych, niezbędne są dodatkowe materiały dowodowe.

### Artykuł 3

#### **Terminalowe służby żeglugi powietrznej oraz służby CNS, MET i AIS funkcjonujące w warunkach rynkowych**

1. Bez uszczerbku dla stosowania zasad, o których mowa w art. 14 i 15 rozporządzenia (WE) nr 550/2004, oraz z zastrzeżeniem oceny, o której mowa w ust. 2, państwa członkowskie mogą zdecydować, przed rozpoczęciem okresu odniesienia albo – w uzasadnionych przypadkach – w trakcie tego okresu, że ich niektóre lub wszystkie terminalowe służby żeglugi powietrznej lub służby CNS, MET oraz AIS funkcjonują w warunkach rynkowych. W takim przypadku stosuje się przepisy niniejszego rozporządzenia, jednakże zainteresowane państwa członkowskie mogą zdecydować, aby w odniesieniu do tych służb:

- a) nie obliczać ustalonych kosztów zgodnie z art. 7 niniejszego rozporządzenia;

Jeżeli Komisja uzna, że nie ustalono funkcjonowania w warunkach rynkowych, wydaje ona – w terminie sześciu miesięcy od otrzymania sprawozdania oraz zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 – decyzję o pełnym stosowaniu przez zainteresowane państwo(-a) członkowskie przepisów niniejszego rozporządzenia. Decyzja taka przyjmowana jest po konsultacji z zainteresowanymi państwami członkowskimi.

5. Sprawozdanie państwa członkowskiego oraz decyzja Komisji, o której mowa w ust. 4, pozostają ważne przez okres trwania danego okresu odniesienia oraz są upubliczniane, a odniesienie do nich publikuje się w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

## Artykuł 4

**Zasady funkcjonowania wspólnego systemu opłat**

1. Wspólny system 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.
4. Ustępy 2 i 3 pozostają bez uszczerbku dla możliwości finansowania zwolnień udzielanych niektórym użytkownikom służb żeglugi powietrznej z innych źródeł finansowania zgodnie z art. 10.
5. Wspólny system opłat zapewnia przejrzystość oraz konsultowanie kosztów i ich podziału pomiędzy poszczególne służby z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej.
6. Przychody uzyskane z opłat trasowych lub terminalowych określonych zgodnie z art. 11 i 12 niniejszego rozporządzenia nie są wykorzystywane do finansowania działalności gospodarczej instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.

## Artykuł 5

**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. W złożonych strukturach przestrzeni terminalowej państwa członkowskie mogą ustanowić specjalną strefę wewnątrz strefy pobierania opłat.
4. W przypadku stref pobierania opłat obejmujących przestrzeń powietrzną więcej niż jednego państwa członkowskiego, zainteresowane państwa członkowskie zapewniają spójne i jednolite stosowanie niniejszego rozporządzenia w danej przestrzeni powietrznej.

5. Strefa pobierania opłat terminalowych może ulec zmianie w trakcie okresu odniesienia. W takim przypadku państwa członkowskie:

- a) dostarczają Komisji stosowne dane na temat kosztów i ruchu, aby umożliwić jej odtworzenie spójnego ciągu danych na temat kosztów i ruchu, odzwierciedlającego sytuację przed i po wprowadzeniu zmiany, oraz realizację zadań w zakresie monitorowania skuteczności działania zgodnie z art. 18 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013;
- b) konsultują się z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej i przekazują ich uwagi Komisji;
- c) przekazują Komisji ocenę skutków tych zmian dla docelowych parametrów efektywności kosztowej i monitorowania skuteczności działania terminalowych służb żeglugi powietrznej, oraz wskazują, w jaki sposób ma ona monitorować skuteczność działania przez resztę okresu odniesienia.

## ROZDZIAŁ II

**KOSZTY ZAPEWNIENIA SŁUŻB ŻEGLUGI POWIETRZNEJ**

## Artykuł 6

**Kwalifikujące się służby, urządzenia i działania**

1. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, o których mowa w art. 1 ust. 2 i 4, określają koszty ponoszone w celu zapewnienia służb żeglugi powietrznej w odniesieniu do urządzeń i służb przewidzianych i wdrożonych zgodnie z regionalnym planem żeglugi powietrznej ICAO dla regionu europejskiego 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 jako ustalone koszty, zgodnie z art. 15 ust. 2 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 550/2004, jeśli są one ponoszone wskutek zapewniania służb żeglugi powietrznej:

- a) koszty ponoszone przez odpowiednie organy 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, część przychodów pochodzących z opłat może zostać 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 takich przypadkach państwa członkowskie zapewniają wdrożenie kompleksowych i przejrzystych praktyk rachunkowych, aby nie dopuścić do podwójnego pobierania opłat od użytkowników przestrzeni powietrznej. Ustalone koszty wynikające ze wspólnych projektów zostają wyraźnie oznaczone zgodnie z załącznikami II i VII.

4. Do finansowania kwalifikują się inwestycje w nowe systemy ATM oraz gruntowne modernizacje istniejących systemów ATM, o ile są one zgodne z realizacją europejskiego centralnego planu ATM, w szczególności poprzez wspólne projekty, o których mowa w art. 15a ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 550/2004.

#### Artykuł 7

##### Obliczanie kosztów

1. Ustalone koszty oraz faktyczne koszty obejmują koszty związane z kwalifikującymi się służbami, urządzeniami i działaniami, o których mowa w art. 6 niniejszego rozporządzenia, określone zgodnie z wymogami rachunkowości ustanowionymi 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. 17 i 19 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013 ustalone koszty określa się przed rozpoczęciem poszczególnych okresów odniesienia jako element planu skuteczności działania dla każdego roku kalendarzowego w ramach okresu odniesienia, zarówno w wartościach realnych, jak i nominalnych. Dla każdego roku w ramach okresu odniesienia różnicę między ustalonymi kosztami wyrażonymi w wartościach nominalnych przed okresem odniesienia a ustalonymi kosztami skorygowanymi na podstawie różnicy między rzeczywistą inflacją odnotowaną przez Komisję w zharmonizowanym indeksie cen konsumpcyjnych Eurostatu opublikowanym w kwietniu roku  $n$  a założeniem inflacyjnym określonym w planie skuteczności działania dla roku poprzedzającego okres odniesienia i dla każdego roku okresu odniesienia przenosi się na rok  $n + 2$  do celów wyliczenia stawki jednostkowej.

Ustalone koszty i faktyczne koszty oblicza się w walucie krajowej. 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 krajową jednego z zainteresowanych państw członkowskich w celu zapewnienia przejrzystego wyliczenia jednej stawki jednostkowej w zastosowaniu art. 17 ust. 1 akapit trzeci niniejszego rozporządzenia. Wspomniane państwa członkowskie informują odpowiednio Komisję oraz organizację Eurocontrol.

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. Koszty emerytur można obliczyć z zastosowaniem rozsądnych założeń opartych na zasadach zarządzania systemem lub na przepisach prawa krajowego, stosownie do przypadku. Wspomniane założenia wyszczególnia się w planie skuteczności działania.

Inne koszty operacyjne obejmują koszty ponoszone w wyniku zakupu towarów i usług wykorzystywanych w celu zapewnienia służb żeglugi powietrznej, w szczególności koszty usług zleconych, zewnętrznego personelu, materiałów, energii, mediów,

wynajmu budynków, wyposażenia i urządzeń, konserwacji, ubezpieczenia i podróży. W przypadku gdy instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego nabywa inne usługi służb żeglugi powietrznej, wlicza ona faktyczne wydatki poniesione na te służby do swoich innych kosztów operacyjnych.

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 obliczana w oparciu o ujęcie według kosztu historycznego lub kosztu bieżącego. Metody tej nie wolno zmieniać w trakcie okresu amortyzacji, a przy tym musi być ona zgodna z zastosowanym kosztem kapitału (nominalny koszt kapitału do celów księgowania kosztu historycznego i faktyczny koszt kapitału do celów księgowania kosztu bieżącego). W przypadku zastosowania systemu rachunkowości opartego na koncepcji kosztów bieżących do 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 nadzoru oraz aktualnie eksploatowanych operacyjnie lub w trakcie budowy, wykorzystywanych przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej, a także średniej wartości aktywów obrotowych netto, z wyłączeniem kategorii odsetkowych, niezbędnych do zapewnienia służb żeglugi powietrznej; oraz
- b) średniej ważonej 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 wykraczające poza przepisy międzynarodowych standardów rachunkowości podaje się w planie skuteczności działania, do weryfikacji przez Komisję, a także w informacjach dodatkowych przekazywanych zgodnie z załącznikiem II.

3. Do celów wyliczenia kosztu kapitału zgodnie z ust. 2 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 ważonej stopie oprocentowania zadłużenia danej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej. Stopa zwrotu z kapitału własnego odpowiada wielkości przedstawionej w planie skuteczności działania dla okresu odniesienia i opiera się na faktycznym ryzyku finansowym ponoszonym przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej zgodnie z oceną przeprowadzoną przed okresem odniesienia.

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 odzyskiwane dwukrotnie.

4. Wyliczenie faktycznych kosztów może obejmować odzyskiwanie kosztów restrukturyzacji instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej poniesionych w okresach odniesienia poprzedzających okresy odniesienia, w których są one odzyskiwane, oraz z zastrzeżeniem wykazania zasadności ekonomicznej w postaci korzyści netto dla użytkowników w perspektywie czasowej.

Krajowy organ nadzoru przekazuje Komisji uzasadnienie ekonomiczne (business case), plan odzyskania kosztów restrukturyzacji oraz wyniki konsultacji z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej w sprawie uzasadnienia ekonomicznego i planu odzyskania kosztów restrukturyzacji.

Jeżeli Komisja uzna, że wykazano spodziewaną korzyść netto dla użytkowników w perspektywie czasowej, powiadamia ona dane państwo członkowskie o tym fakcie w terminie pięciu miesięcy od otrzymania stosownych dokumentów od krajowego organu nadzoru.

Jeżeli Komisja uzna, że nie wykazano spodziewanej korzyści netto dla użytkowników w perspektywie czasowej, przyjmuje ona decyzję – zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, w terminie pięciu miesięcy od otrzymania stosownych dokumentów od krajowego organu nadzoru – o nieodzyskiwaniu kosztów restrukturyzacji instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej i powiadamia o tym fakcie zainteresowane państwo członkowskie.

Zainteresowane państwo członkowskie informuje o zmianach w zakresie kosztów restrukturyzacji i o korzyściach netto dla użytkowników w swoim rocznym sprawozdaniu składanym zgodnie z art. 18 ust. 4 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013.

#### Artykuł 8

##### Podział kosztów

1. Koszty kwalifikujących się służb, urzędzeń i działań w rozumieniu art. 6 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 metody zgodnie z art. 9.

2. Koszty terminalowych służb żeglugi powietrznej obejmują:

- a) służby kontroli lotniska, lotniskowe służby informacji powietrznej, w tym 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.

Do celów akapitu ust. 2 lit. b) i c) przed rozpoczęciem każdego okresu odniesienia państwa członkowskie określają dla każdego portu lotniczego kryteria podziału kosztów pomiędzy służby terminalowe a służby trasowe oraz informują odpowiednio Komisję.

3. Koszt służb trasowych jest powiązany z kosztami, o których mowa w ust. 1, z wyłączeniem kosztów, o których mowa w ust. 2.

4. W przypadku gdy loty z widocznością (VFR) obejmuje się zwolnieniem zgodnie z art. 10, instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej identyfikuje koszty służb żeglugi powietrznej zapewnianych lotom VFR i oddziela je od kosztów służb zapewnianych lotom IFR. Koszty te mogą być ustalane za pomocą metody kosztów krańcowych z uwzględnieniem korzyści dla lotów IFR wynikających z udostępnienia służb lotom VFR.

#### Artykuł 9

##### Przejrzystość kosztów i mechanizmu pobierania opłat

1. Państwa członkowskie proponują przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej – w skoordynowany sposób, najpóźniej siedem miesięcy przed rozpoczęciem każdego okresu odniesienia – przeprowadzenie konsultacji w sprawie ustalonych kosztów, planowanych inwestycji, prognoz jednostek usługowych, strategii pobierania opłat i wynikających z niej stawek jednostkowych. Pomagają im w tym instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej. Państwa członkowskie ustalają w przejrzysty sposób swoje koszty krajowe lub koszty funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej zgodnie z art. 6 oraz udostępniają swoje stawki jednostkowe przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej, Komisji oraz, w stosownych przypadkach, organizacji Eurocontrol.

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

- a) faktycznego ruchu lotniczego i faktycznych kosztów w porównaniu z prognozą ruchu i ustalonymi kosztami;
- b) wdrożenia mechanizmu podziału ryzyka związanego z ruchem określonego w art. 13;
- c) wdrożenia mechanizmu podziału kosztów określonego w art. 14;
- d) systemów zachęt określonych w art. 15;
- e) modulacji opłat określonych w art. 16.

Konsultacje mogą być organizowane na szczeblu regionalnym. Przedstawiciele użytkowników przestrzeni powietrznej zachowują prawo wystąpienia o dodatkowe konsultacje. Konsultacje z użytkownikami są także organizowane systematycznie po aktywacji mechanizmu ostrzegawczego przewidzianego w art. 17 i 19 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013, co prowadzi do korekty ustalonych kosztów jednostkowych.

2. Informacje, o których mowa w ust. 1, sporządza się zgodnie z tabelami sprawozdawczymi i przepisami szczegółowymi określonymi w załącznikach II, VI i VII. Jeżeli zgodnie z art. 3 ustalono, że terminalowe służby żeglugi powietrznej lub służby CNS, MET i AIS funkcjonują w warunkach rynkowych, informacje, o których mowa w ust. 1, sporządza się zgodnie z tabelami sprawozdawczymi i szczegółowymi przepisami określonymi w załączniku III. Odpowiednią dokumentację udostępnia się przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej, Komisji, organizacji Eurocontrol i krajowym organom nadzoru 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, organizacji Eurocontrol i krajowym organom nadzoru każdego roku, nie później niż do dnia 1 czerwca.

3. Aby umożliwić prowadzenie sprawozdawczości na temat osiągnięcia skuteczności działania zgodnie z art. 18 ust. 4 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013, państwa członkowskie udostępniają Komisji i organizacji Eurocontrol – do dnia 1 czerwca każdego roku – informacje o faktycznych kosztach poniesionych przez nie w trakcie poprzedniego roku oraz o różnicy między faktycznymi kosztami a ustalonymi kosztami ujętymi w planie skuteczności działania, wykorzystując do tego celu tabele sprawozdawcze i szczegółowe przepisy określone w załącznikach II, VI i VII. Państwa członkowskie, które uznały, że terminalowe służby żeglugi powietrznej lub służby CNS, MET i AIS funkcjonują w warunkach rynkowych zgodnie z art. 3, przekazują informację o tym fakcie, wykorzystując do tego celu tabele sprawozdawcze i szczegółowe przepisy określone w załączniku III.

### ROZDZIAŁ III

#### FINANSOWANIE ZAPEWNIANIA SŁUŻB ŻEGLUGI POWIETRZNEJ Z OPŁAT ZA KORZYSTANIE Z TYCH SŁUŻB

##### Artykuł 10

#### Zwolnienia z opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej

1. Państwa członkowskie zwalniają z opłat trasowych:

- loty wykonywane przez statki powietrzne, których maksymalna dopuszczalna masa startowa wynosi mniej niż dwie tony metryczne;
- 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;
- loty wykonywane wyłącznie na potrzeby przewozu urzędujących monarchów i członków ich najbliższej rodziny, głów państw, szefów rządów oraz ministrów w ramach podróży oficjalnych; zwolnienie to we wszystkich przypadkach musi być należycie potwierdzone odpowiednim oznaczeniem statusu lub uwagą w planie lotu;
- loty poszukiwawcze i ratownicze dopuszczone przez właściwy organ.

2. Państwa członkowskie mogą zwolnić z opłat trasowych:

- loty wojskowe wykonywane przez wojskowe statki powietrzne dowolnego państwa;

- loty szkoleniowe wykonywane wyłącznie w celu uzyskania licencji lub odpowiedniego uprawnienia w przypadku załogi lotniczej, o ile jest to uzasadnione odpowiednią uwagą w planie lotu; loty muszą być wykonywane wyłącznie w przestrzeni powietrznej danego państwa członkowskiego i nie mogą służyć do przewozu pasażerów lub ładunku ani do przebazowywania statku powietrznego;

- 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;

- loty kończące się w porcie lotniczym, z którego dany statek powietrzny wystartował, w czasie których nie wykonywano żadnych międzylądowań;

- loty VFR;

- loty z pomocą humanitarną dopuszczone przez odpowiedni właściwy organ;

- loty służb celnych i policji.

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

4. Na koszty ponoszone w związku z lotami objętymi zwolnieniem składają się:

- koszty objętych zwolnieniem lotów VFR, określone w art. 8 ust. 4; oraz

- koszty objętych zwolnieniem lotów IFR, które oblicza się jako iloczyn kosztów poniesionych z tytułu lotów IFR oraz stosunku liczby objętych zwolnieniem jednostek usługowych do całkowitej liczby jednostek usługowych, wraz z całkowitą liczbą jednostek usługowych, na które składają się jednostki usługowe dotyczące lotów IFR a także jednostki usługowe dotyczące lotów VFR, jeżeli nie są one objęte zwolnieniem. Koszty poniesione w związku z lotami IFR są równe kosztom całkowitym pomniejszonym o koszty lotów VFR.

5. Państwa członkowskie zapewniają wynagradzanie instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej z tytułu zapewniania służb lotom objętym zwolnieniem.

##### Artykuł 11

#### Obliczanie wysokości opłat trasowych

1. Bez uszczerbku dla przewidzianej w art. 4 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 12

**Obliczanie wysokości opłat terminalowych**

1. Bez uszczerbku dla przewidzianej w art. 4 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.

## Artykuł 13

**Podział ryzyka związanego z ruchem**

1. Mechanizm podziału ryzyka związanego z ruchem stosuje się zgodnie z zasadami, o których mowa w art. 12 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013.

2. Następujących kosztów nie obejmuje się podziałem ryzyka związanego z ruchem i zalicza się je na poczet wzrostu lub obniżki ustalonych kosztów w kolejnym roku/kolejnych latach, niezależnie od zmian ruchu:

- a) ustalonych kosztów określonych zgodnie z art. 6 ust. 2, z wyjątkiem umów odnoszących się do transgranicznego zapewniania służb ruchu lotniczego;
- b) ustalonych kosztów z tytułu służb meteorologicznych;
- c) korekty z tytułu różnicy między prognozowaną a faktyczną inflacją, o której mowa w art. 7 ust. 1;
- d) odzyskanych kosztów restrukturyzacji, jeżeli zostały dopuszczone zgodnie z art. 7 ust. 4;
- e) przeniesienia wynikającego z wdrożenia mechanizmu podziału ryzyka związanego z ruchem;
- f) dopuszczonych przeniesień z poprzedniego okresu odniesienia wynikających z wdrożenia mechanizmu podziału ryzyka związanego z kosztami, o którym mowa w art. 14;
- g) premii lub kar wynikających z systemów zachęt finansowych, o których mowa w art. 15;
- h) kwot odzyskanych z nadwyżką lub niecałkowicie w wyniku modulacji opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej w zastosowaniu art. 16;
- i) kwot odzyskanych z nadwyżką lub niecałkowicie w wyniku wahań natężenia ruchu;

j) w odniesieniu do drugiego okresu odniesienia, kwot odzyskanych z nadwyżką lub niecałkowicie poniesionych przez państwa członkowskie do roku 2011 włącznie w zakresie trasowych służb żeglugi powietrznej oraz do roku 2014 włącznie w zakresie służb terminalowych.

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  $n$  faktyczna liczba jednostek usługowych nie przekracza ani nie znajduje się poniżej prognozy ustalonej w planie skuteczności działania na ten rok  $n$  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 w planie skuteczności działania na ten rok  $n$  o ponad 2 %, co najmniej 70 % dodatkowych przychodów uzyskanych przez daną(-e) instytucję(-e) zapewniającą(-e) służby żeglugi powietrznej przekraczających 2 % różnicy między faktycznymi jednostkami usługowymi a prognozą w odniesieniu do ustalonych kosztów określonych w planie skuteczności działania zalicza się na poczet stosownej obniżki ustalonych kosztów w roku  $n + 2$ .

Jeśli w danym roku  $n$  faktyczna liczba jednostek usługowych znajduje się poniżej prognozy ustalonej w planie skuteczności działania na ten rok  $n$  o ponad 2 %, co najmniej 70 % przychodów utraconych przez daną(-e) instytucję(-e) zapewniającą(-e) służby żeglugi powietrznej przekraczających 2 % różnicy między faktycznymi jednostkami usługowymi a prognozą w odniesieniu do ustalonych kosztów określonych w planie skuteczności działania zalicza się na poczet stosownego wzrostu ustalonych kosztów nie wcześniej niż w roku  $n + 2$ .

5. Jeśli w danym roku  $n$  faktyczna liczba jednostek usługowych wynosi mniej niż 90 % prognozy ustalonej w planie skuteczności działania na ten rok  $n$ , całą kwotę przychodów utraconych przez daną(-e) instytucję(-e) zapewniającą(-e) służby żeglugi powietrznej przekraczającą 10 % różnicy między faktycznymi jednostkami usługowymi a prognozą w odniesieniu do ustalonych kosztów określonych w planie skuteczności działania zalicza się na poczet stosownego wzrostu ustalonych kosztów nie wcześniej niż w roku  $n + 2$ .

Jeśli w danym roku  $n$  faktyczna liczba jednostek usługowych przekracza 110 % prognozy ustalonej w planie skuteczności działania na ten rok  $n$ , całą kwotę dodatkowych przychodów uzyskaną przez daną(-e) instytucję(-e) zapewniającą(-e) służby żeglugi powietrznej przekraczającą 10 % różnicy między faktycznymi jednostkami usługowymi a prognozą w odniesieniu do ustalonych kosztów określonych w planie skuteczności działania zalicza się na poczet stosownej obniżki ustalonych kosztów w roku  $n + 2$ .



6. W przypadku terminalowych służb żeglugi powietrznej państwa członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu przepisów ust. 3, 4 i 5 powyżej do portów lotniczych obsługujących mniej niż 225 000 handlowych operacji lotniczych IFR rocznie. Państwa członkowskie informują Komisję o tej decyzji w terminie dwóch miesięcy od publikacji niniejszego rozporządzenia.

#### Artykuł 14

##### Podział kosztów

1. Mechanizm podziału kosztów stosuje się zgodnie z następującymi zasadami:

- 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 zatrzymują zainteresowani: instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej, państwo członkowskie lub uprawniony podmiot.

2. Koszty zwolnione ze stosowania ust. 1 lit. a) i b):

a) Zasad dotyczących podziału kosztów określonych w ust. 1 lit. a) i b) nie stosuje się do różnicy między ustalonymi kosztami a faktycznymi kosztami w odniesieniu do pozycji kosztowych, które mimo uzasadnionych i wyraźnych kroków podjętych przez zainteresowanych: instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej, państwo członkowskie lub uprawniony podmiot w celu zarządzania nimi, można uznać za pozostające poza kontrolą tych podmiotów z powodu:

- (i) nieprzewidzianych zmian w krajowych przepisach emerytalnych, przepisach dotyczących księgowania emerytur lub kosztów emerytur, wynikających z nieprzewidzianych warunków na rynkach finansowych;
  - (ii) znaczących zmian w wysokości oprocentowania pożyczek, z których finansowane są koszty wynikające z zapewniania służb żeglugi powietrznej;
  - (iii) nieprzewidzianych nowych pozycji kosztowych nieuwzględnionych w planie skuteczności działania, ale wymaganych przepisami prawa;
  - (iv) nieprzewidzianych zmian w krajowych przepisach podatkowych;
  - (v) nieprzewidzianych zmian w kosztach lub przychodach wynikających z umów międzynarodowych.
- b) Bez bez uszczerbku dla przepisów art. 7 ust. 1 akapit trzeci każda pozycja kosztowa uwzględniona zgodnie z ust. 2 lit. a) zostaje określona przez krajowy organ nadzoru, a w planie skuteczności działania określa się dla każdej pozycji kosztowej w odniesieniu do poprzedniego okresu odniesienia:

- (i) pełny opis danej pozycji kosztowej;

(ii) kwotę kosztową przypisaną danej pozycji w planie skuteczności działania;

(iii) uzasadnienie dlaczego daną pozycję kosztową uznano za kwalifikowalną zgodnie z ust. 2 lit. a) zamiast z ust. 1 lit. a) i b);

(iv) podstawowe wydarzenia zewnętrzne lub okoliczności będące poza kontrolą zainteresowanych: krajowych organów nadzoru, instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej lub uprawnionego podmiotu, które leżą u podstaw rozbieżności między faktycznymi a ustalonymi kosztami związanymi z daną pozycją kosztową;

(v) działania podjęte w celu zarządzania ryzykiem kosztowym powiązanim z daną pozycją.

c) Różnice między faktycznymi kosztami a ustalonymi kosztami w odniesieniu do tych pozycji określa się i objaśnia zgodnie z załącznikiem VII.2.

d) Jeśli w całym okresie odniesienia, w wyniku odjęcia kosztów z zakresu ust. 2 lit. a), faktyczne koszty są niższe od ustalonych kosztów określonych na początku okresu odniesienia, różnicę zwraca się użytkownikom przestrzeni powietrznej poprzez przeniesienie jej na kolejny(-e) okres(-y) odniesienia.

e) Jeśli w całym okresie odniesienia, w wyniku włączenia kosztów z zakresu ust. 2 lit. a), faktyczne koszty są wyższe od ustalonych kosztów określonych na początku okresu odniesienia, różnicę przekazuje się użytkownikom przestrzeni powietrznej poprzez przeniesienie jej na kolejny(-e) okres(-y) odniesienia.

f) Zainteresowany krajowy organ nadzoru ustala corocznie, czy rozbieżność między faktycznymi kosztami a ustalonymi kosztami rzeczywiście wynika z odpowiednich wydarzeń lub okoliczności określonych w ust. 2 lit. a) i czy spełnia ona wymogi przepisu ust. 2 lit. b). Ustala on ponadto, czy zmiana kosztów do przeniesienia na użytkowników została szczegółowo wykazana i skategoryzowana. Corocznie informuje on użytkowników przestrzeni powietrznej i przekazuje sprawozdanie Komisji o wynikach przeprowadzonej przez siebie oceny. Jeżeli Komisja uzna, w terminie sześciu miesięcy od otrzymania rocznego sprawozdania z oceny od zainteresowanego krajowego organu nadzoru, że sprawozdanie z oceny nie potwierdza, iż rozbieżność między faktycznymi kosztami a ustalonymi kosztami rzeczywiście wynika z odpowiednich wydarzeń lub okoliczności określonych w ust. 2 lit. a) i że jest ona zgodna z przepisem ust. 2 lit. b), przyjmuje ona decyzję – zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 – o braku zgody na stosowanie przepisów ust. 2 przez dane państwo(-a) członkowskie w odniesieniu do rozbieżności między faktycznymi kosztami a ustalonymi kosztami, w części lub w całości, stosownie do poczynionych ustaleń.

- g) Przenoszone na kolejny okres kwoty są wyszczególnione według czynników i opisane w informacjach uzupełniających przekazywanych zgodnie z załącznikiem VI.

#### Artykuł 15

### Systemy zachęt dla instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej

1. Państwa członkowskie przyjmują zachęty finansowe dla swoich instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w kluczowych obszarach skuteczności działania dotyczących przepustowości i mogą przyjąć tego rodzaju zachęty finansowe w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczących ochrony środowiska zgodnie z art. 12 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013. Zachęty te polegają na przyznawaniu premii za przekroczenie oraz nakładaniu kar za nieosiągnięcie docelowych poziomów skuteczności działania; należy je przy tym dodawać lub odejmować od przyjętych ustalonych kosztów stosownie do osiągniętego poziomu skuteczności działania.

Takie systemy zachęt finansowych są zgodne z następującymi zasadami:

- a) stawka jednostkowa dla roku  $n + 2$  zostaje dostosowana tak, aby przewidywać premię za przekroczenie lub karę za nieosiągnięcie w zależności od faktycznego poziomu skuteczności działania instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej w roku  $n$  w odniesieniu do stosownego docelowego parametru;
- b) obowiązujący poziom premii i kar jest proporcjonalny do docelowych parametrów, które mają być osiągnięte, oraz do uzyskanej skuteczności działania. Nie przewiduje się premii za skuteczność działania na poziomie lub poniżej skuteczności przewidzianej w docelowych parametrach skuteczności działania;
- c) obowiązujący poziom premii i kar jest równy;
- d) maksymalna kwota zagregowanych premii i maksymalna kwota zagregowanych kar nie przekracza 1 % przychodów z zapewnianych służb żeglugi powietrznej w roku  $n$ ;
- e) poziomy odchylen w zakresie skuteczności działania oraz obowiązujący poziom premii i kar określa się po przeprowadzeniu konsultacji, o których mowa w art. 9, i ustala się w planie skuteczności działania;
- f) w przypadku docelowych parametrów na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, premie i kary stosuje się wobec zainteresowanych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej;
- g) w przypadku kluczowego obszaru skuteczności działania dotyczącego przepustowości, docelowe poziomy skuteczności działania można korygować, aby uwzględnić wyłącznie przyczyny opóźnień związane z przepustowością ATC, trasami ATC, personelem ATC, wyposażeniem ATC, zarządzaniem przestrzenią powietrzną oraz szczególnymi wydarzeniami oznaczonymi kodami C, R, S, T, M i P podręcznika użytkownika ATFCM.

2. Krajowe organy nadzoru monitorują właściwe wdrażanie tych systemów zachęt przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej.

#### Artykuł 16

### Modulacja opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej

1. Państwa członkowskie, po złożeniu propozycji w sprawie konsultacji przewidzianej w art. 9, mogą – na szczeblu krajowym lub funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej oraz na niedyskryminacyjnych i przejrzystych zasadach – zmienić opłaty za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej ponoszone przez użytkowników przestrzeni powietrznej, aby uwzględnić podejmowane przez nie wysiłki mające w szczególności na celu:

- a) optymalizację wykorzystania służb żeglugi powietrznej;
- b) ograniczenie skutków oddziaływania lotnictwa na środowisko;
- c) obniżenie całkowitych kosztów służb żeglugi powietrznej i zwiększenie ich efektywności, w szczególności poprzez zmianę opłat stosownie do poziomu zagęszczenia sieci w określonym obszarze lub na określonej trasie w określonych porach.

Modulacja opłat nie prowadzi do jakiegokolwiek ogólnej zmiany w przychodach instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej. Kwoty odzyskane z nadwyżką lub niecałkowicie przenoszone są na kolejny okres.

2. Opłaty za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej mogą zostać także zmienione, na niedyskryminacyjnych i przejrzystych zasadach, w celu przyspieszenia wdrażania funkcji SESAR ATM. Modulacja może mieć na celu w szczególności zapewnienie zachęt do wyposażania statków powietrznych w systemy objęte wspólnymi projektami, o których mowa w art. 15a ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 550/2004.

3. Modulacja opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej oznacza zróżnicowanie opłaty trasowej lub opłaty terminalowej wyliczonych na podstawie przepisów art. 11 i 12.

4. Krajowe organy nadzoru monitorują właściwe wdrażanie modulacji opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej.

#### Artykuł 17

### Ustalanie stawek jednostkowych w strefach pobierania opłat

1. Państwa członkowskie zapewniają coroczne ustalanie stawek jednostkowych dla każdej strefy pobierania opłat. Bez uszczerbku dla przepisów ust. 2, stawek jednostkowych nie zmienia się w trakcie roku.

Stawki jednostkowe ustala się zgodnie z następującą procedurą:

- a) dla każdego roku okresu odniesienia stawki jednostkowe dla roku  $n$  oblicza się do dnia 1 listopada roku  $n-1$  na podstawie ustalonych kosztów jednostkowych zawartych w planie skuteczności działania i korekt określonych w pkt 2.2 załącznika IV i załącznika V do niniejszego rozporządzenia;
- b) państwa członkowskie przekazują Komisji stawki jednostkowe za rok  $n$  do dnia 1 czerwca roku  $n-1$  zgodnie z wymogami art. 9 ust. 1 i 2;

- c) Komisja ocenia te stawki jednostkowe pod kątem zgodności z przepisami niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013;
- d) jeżeli Komisja uzna, że stawki jednostkowe są zgodne z przepisami niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013, powiadamia odpowiednio zainteresowane państwo członkowskie w terminie czterech miesięcy od przekazania przedmiotowych stawek;
- e) jeżeli Komisja uzna, że stawki jednostkowe nie są zgodne z przepisami niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013, powiadamia odpowiednio – w terminie czterech miesięcy od przekazania przedmiotowych stawek – zainteresowane państwo członkowskie, które z kolei przekazuje Komisji – w terminie jednego miesiąca – skorygowane stawki jednostkowe;
- f) państwa członkowskie informują Komisję i – w stosownych przypadkach – organizację Eurocontrol o stawkach jednostkowych dla każdej strefy pobierania opłat najpóźniej do dnia 1 listopada roku n-1.

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

2. Jeżeli plany skuteczności działania zostały przyjęte po dniu 1 listopada w roku poprzedzającym rok, w którym zaczyna się okres odniesienia, lub zostały skorygowane zgodnie z art. 17 i 19 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013, w stosownych przypadkach stawki jednostkowe oblicza się ponownie na podstawie ostatecznie przyjętego planu lub obowiązujących działań naprawczych. W tym celu oraz zgodnie z art. 16 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013 państwa członkowskie obliczają i stosują swoje stawki jednostkowe zgodnie z przyjętym planem skuteczności działania jak najwcześniej w trakcie pierwszego roku okresu odniesienia lub pierwszego roku stosowania skorygowanych planów skuteczności działania i docelowych parametrów. Różnica w przychodach spowodowana czasowym stosowaniem pierwotnej stawki jednostkowej zostaje przeniesiona do wyliczenia stawki jednostkowej w kolejnym roku. W odniesieniu do pierwszego roku okresu odniesienia lub pierwszego roku stosowania skorygowanych planów skuteczności działania i docelowych parametrów, mechanizm podziału ryzyka związanego z ruchem przewidziany w art. 13 stosuje się na podstawie ustalonych kosztów i jednostek usługowych zawartych w ostatecznie przyjętym planie skuteczności działania oraz faktycznych jednostek usługowych dla danego roku.

#### Artykuł 18

##### Pobieranie opłat

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, a do danej stawki jednostkowej można doliczyć administracyjną stawkę jednostkową z tytułu kosztów fakturowania i pobierania opłat. Państwa członkowskie zapewniają, aby kwoty zebrane w ich imieniu zostały przeznaczone na finansowanie kosztów ustalonych zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia.

2. Użytkownicy służb żeglugi powietrznej bezzwłocznie uiszczają pełną kwotę wszystkich opłat za korzystanie ze 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 z obowiązującymi przepisami.

#### ROZDZIAŁ IV

##### PRZEPISY KOŃCOWE

##### Artykuł 19

##### Odwołanie

Państwa członkowskie gwarantują, że decyzje podejmowane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem mają odpowiednie uzasadnienie i podlegają skutecznej procedurze weryfikacyjnej lub odwoławczej.

##### Artykuł 20

##### Ułatwianie monitorowania zgodności

Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej ułatwiają przeprowadzanie inspekcji i kontroli przez krajowy organ nadzoru lub uprawniony podmiot działający w imieniu tego organu, w tym również wizytacje na miejscu. Upoważnione osoby mają prawo:

- badać stosowne dokumenty księgowe, rejestry aktywów, wykazy sprzętu i wszelkie inne materiały mające istotne znaczenie z punktu widzenia ustalania opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej;
- sporządzać kopie lub wyciągi z takich dokumentów;
- żądać udzielenia ustnych wyjaśnień na miejscu;
- wchodzić na teren istotnych obiektów i gruntów lub do istotnych pojazdów.

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

##### Artykuł 21

##### Przegląd

Przeprowadzany przez Komisję przegląd systemu skuteczności działania, o którym mowa w art. 24 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013, obejmuje mechanizm podziału ryzyka związanego z ruchem określony w art. 13, mechanizm podziału kosztów określony w art. 14, systemy zachęt ustanowione zgodnie z art. 15, modulację opłat zgodnie z art. 16 oraz ich skutki i skuteczność w osiąganiu wyznaczonych docelowych parametrów skuteczności działania.

##### Artykuł 22

##### Wejście w życie i stosowanie

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

2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od drugiego okresu odniesienia określonego w art. 8 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013 oraz w trakcie tego okresu. W odniesieniu do stosowania systemu skuteczności działania, aby umożliwić przyjęcie ogólnounijnych docelowych parametrów przewidzianych w art. 10 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013 przed rozpoczęciem drugiego okresu odniesienia oraz opracowanie i przyjęcie planów skuteczności działania zgodnie z przepisami rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013, art. 1 ust. 5, art. 3, art. 7 ust. 4, art. 9, art. 14 ust. 2 lit. b)–f) i art. 17, a także załączniki do niniejszego rozporządzenia stosuje się od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 23

**Uchylenie rozporządzenia Komisji (WE) nr 1794/2006**

Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2015 r. uchyla się rozporządzenie Komisji (WE) nr 1794/2006 z dnia 6 grudnia 2006 r. ustanawiające wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 3 maja 2013 r.

W imieniu Komisji  
José Manuel BARROSO  
Przewodniczący

## ZAŁĄCZNIK I

**OCENA WYSTĘPOWANIA WARUNKÓW RYNKOWYCH ZAPEWNIANIA TERMINALOWYCH SŁUŻB ŻEGLUGI POWIETRZNEJ LUB SŁUŻB CNS, MET I AIS ZGODNIE Z ART. 3**

Poniżej przedstawiono warunki, które należy ocenić w celu ustalenia, czy terminalowe służby żeglugi powietrznej lub służby CNS, MET i AIS są zapewniane w warunkach rynkowych.

1. Zakres, w jakim instytucje zapewniające służby mogą swobodnie proponować zapewnianie lub wycofywać się z zapewniania tych służb:
    - a) istnienie lub brak wszelkich istotnych barier prawnych lub ekonomicznych, które mogłyby uniemożliwić instytucji zapewniającej służby oferowanie takich służb lub wycofanie się z ich zapewniania;
    - b) czas trwania umowy; oraz
    - c) istnienie procedury umożliwiającej przenoszenie aktywów i personelu z jednej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej do innej takiej instytucji.
  2. Zakres, w jakim istnieje wolny wybór w zakresie instytucji zapewniającej służby, w tym – w przypadku portów lotniczych – możliwość korzystania z własnych zasobów:
    - a) istnienie lub brak barier prawnych, umownych lub praktycznych utrudniających zmianę instytucji zapewniającej służby lub – w przypadku terminalowych służb żeglugi powietrznej – wybór opcji korzystania z własnych służb żeglugi powietrznej przez porty lotnicze;
    - b) rola przedstawicieli użytkowników przestrzeni powietrznej w wyborze instytucji zapewniającej służby.
  3. Zakres, w jakim można dokonywać wyboru spośród szeregu instytucji zapewniających służby:
    - a) istnienie procedury przetargu publicznego (nie dotyczy opcji korzystania z własnych zasobów);
    - b) w stosownych przypadkach, dowody potwierdzające udział różnych instytucji zapewniających służby w procedurze przetargowej i zapewnianie przez nie służb w przeszłości, w tym opcja korzystania z własnych zasobów przez port lotniczy.
  4. W odniesieniu do terminalowych służb żeglugi powietrznej – zakres, w jakim porty lotnicze podlegają kosztowej presji handlowej lub regulacjom opartym na zachętach:
    - a) czy porty lotnicze aktywnie konkurują o obsługę przewoźników lotniczych;
    - b) zakres, w jakim porty lotnicze ponoszą opłaty za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej;
    - c) czy porty lotnicze działają w konkurencyjnym otoczeniu lub czy korzystają z zachęt ekonomicznych służących ograniczaniu wzrostu cen lub zachęcających w inny sposób do redukcji kosztów.
  5. Jeżeli instytucja zapewniająca terminalowe służby żeglugi powietrznej lub służby CNS, MET i AIS zapewnia także trasowe służby żeglugi powietrznej, działania te podlegają osobnej księgowości i sprawozdawczości.
  6. W przypadku terminalowych służb żeglugi powietrznej, ocena, o której mowa w niniejszym załączniku, przeprowadzana jest odpowiednio w każdym odrębnym porcie lotniczym.
-

## ZAŁĄCZNIK II

**PRZEJRZYŚĆ KOSZTÓW I KOSZTÓW JEDNOSTKOWYCH**

## 1. TABELA SPRAWOZDAWCZA

Każde państwo członkowskie i każda instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej wypełniają osobno tabelę sprawozdawczą przedstawioną w niniejszym załączniku dla każdej strefy pobierania opłat wchodzącej w ich obszar odpowiedzialności i dla każdego roku okresu odniesienia. Państwa członkowskie dostarczają również skonsolidowaną tabelę sprawozdawczą dla każdej strefy pobierania opłat wchodzącej w ich obszar odpowiedzialności.

Skonsolidowaną tabelę wypełnia się dla każdego portu lotniczego objętego przepisami niniejszego rozporządzenia. W przypadku portów lotniczych obsługujących mniej niż 70 000 handlowych operacji lotniczych IFR rocznie (liczbę tych operacji oblicza się jako średnią z ostatnich trzech lat) koszty można przedstawić zbiorczo.

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. 5 ust. 4.

Faktyczne koszty ustala się na podstawie ostatecznych skontrolowanych ksiąg rachunkowych. Koszty ustala się zgodnie z planem biznesowym wymaganym na podstawie certyfikatu i wykazuje w walucie, w której koszty te określono zgodnie z art. 7 ust. 1 akapit czwarty.

Faktyczne jednostki usługowe ustala się na podstawie danych przedstawionych przez podmiot, który zbiera opłaty i fakturuje je. Wszelkie rozbieżności w porównaniu z tymi danymi muszą zostać należycie uzasadnione w informacjach uzupełniających.

Aby ułatwić Komisji ustanowienie ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania i bez uszczerbku dla przyjmowanych planów skuteczności działania, państwa członkowskie oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej wypełniają tabelę sprawozdawczą wstępnie prognozowanymi wartościami dziewiętnaście miesięcy przed rozpoczęciem okresu odniesienia.

Tabela 1 - Koszty całkowite i koszty jednostkowe

Strefa pobierania opłat						Okres odniesienia: N - N+4				
Waluta										
Nazwa podmiotu:										
Ustalone koszty (plan skuteczności działania)						Faktyczne koszty				
Rozbicie kosztów	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4
<b>1. Rozbicie wg rodzaju (w wartościach nominalnych)</b>										
1.1 Personel										
1.2 Inne koszty operacyjne <sup>(1)</sup>										
1.3 Amortyzacja										
1.4 Koszt kapitału										
1.5 Koszty wyjątkowe										
1.6 Koszty całkowite										
Ogółem % n/n-1										
Personel % n/n-1										
Inne k.op.% n/n-1										
<b>2. Rozbicie wg służby (w wartościach nominalnych)</b>										
2.1 Zarządzanie ruchem lotniczym										
2.2 Łączność <sup>(2)</sup>										
2.3 Nawigacja <sup>(2)</sup>										
2.4 Dozór <sup>(2)</sup>										
2.5 Poszukiwania i ratownictwo										
2.6 Informacja lotnicza <sup>(2)</sup>										
2.7 Służby meteorologiczne <sup>(2)</sup>										
2.8 Koszty dozoru										
2.9 Inne koszty państwa <sup>(1)</sup>										
2.10 Koszty całkowite										
Ogółem % n/n-1										
ATM % n/n-1										
CNS % n/n-1										
<b>3. Informacje uzupełniające (w wartościach nominalnych)</b>										
<b>Średnie posiadane aktywa</b>										
3.1 Księgowa wartość netto środków trwałych										
3.2 Korekty sumy aktywów ogółem										
3.3 Aktywa obrotowe netto										
3.4 Posiadane aktywa ogółem										
<b>Koszt kapitału %</b>										
3.5 Koszt kapitału przed opodatkowaniem										
3.6 Stopa zwrotu z kapitału własnego										
3.7 Średnia stopa oprocentowania zadłużenia										
<b>Koszt wspólnych projektów</b>										
3.8 Całkowite koszty wspólnych projektów										

**Koszty zwolnione z podziału kosztów (art. 14 ust. 2 lit. b))**

3.9 Całkowite koszty zwolnione z podziału kosztów										
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

**4. Całkowite koszty po odliczeniu kosztów służb dla zwolnionych lotów (w wartościach nominalnych)**

4.1 Koszty dla zwolnionych lotów VFR										
4.2 <b>Całkowite koszty ustalone/faktyczne</b>										

**5. KPI efektywności kosztowej - ustalony/faktyczny koszt jednostkowy (w wartościach realnych)**

5.1 Inflacja % <sup>(3)</sup>										
5.2 Indeks cen <sup>(4)</sup>										
5.3 <b>Całkowite koszty w wartościach realnych <sup>(5)</sup></b> Ogółem % n/n-1										
5.4 <b>Jednostki usługowe ogółem</b> Ogółem % n/n-1										
5.5 <b>Koszt jednostkowy</b> Ogółem % n/n-1										

Koszty i pozycje dotyczące posiadanych aktywów w '000 - jednostki usługowe w '000

<sup>(1)</sup> W tym koszty EUROCONTROL (zob. dane szczegółowe w tabeli 3).

<sup>(2)</sup> Nie należy wypełniać, jeżeli tego rodzaju służby zapewniane są na mocy przepisów art. 3

<sup>(3)</sup> Faktyczna/prognozowana inflacja zastosowana do obliczenia ustalonych kosztów w wartościach nominalnych - faktyczna/skorygowana prognoza inflacji

<sup>(4)</sup> Prognoza indeksu cen - podstawa 100 w roku N-3

inflacja N-2:

inflation N-1:

Faktyczny indeks cen - podstawa 100 w roku N-3

inflation N-2:

inflacja N-1:

<sup>(5)</sup> Ustalone koszty (plan skuteczności działania) w wartościach realnych - faktyczna/skorygowana prognoza kosztów dla cen N-3



## 2. INFORMACJE UZUPEŁNIAJĄCE

Ponadto każde państwo członkowskie oraz każda instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej przekazują osobno co najmniej następujące informacje:

- a) opis zastosowanej metody podziału kosztów urzędzeń i służb pomiędzy poszczególne służby żeglugi powietrznej na podstawie wykazu urzędzeń i służb zawartego w regionalnym planie żeglugi powietrznej ICAO dla regionu europejskiego (dok. 7754) oraz opis zastosowanej metody podziału tych kosztów pomiędzy poszczególne strefy pobierania opłat;
- b) opis zastosowanej metody i przyjętych założeń w celu określenia kosztów służb żeglugi powietrznej zapewnianych na potrzeby lotów VFR, jeżeli loty VFR objęto zwolnieniami zgodnie z art. 10;
- c) zgodnie z art. 7 ust. 2 – opis i uzasadnienie wszelkich korekt wykraczających poza przepisy międzynarodowych standardów rachunkowości;
- d) opis i wyjaśnienie przyjętej 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;
- e) uzasadnienie kosztu kapitału, w tym składniki posiadanych aktywów, ewentualnych korekt ogółu aktywów i stopy zwrotu z kapitału własnego;
- f) koszty całkowite w podziale na porty lotnicze dla każdego portu lotniczego obsługującego mniej niż 70 000 handlowych operacji lotniczych IFR rocznie, jeżeli w tabeli sprawozdawczej dane te podano w formie zbiorczej;
- g) określenie kryteriów zastosowanych do podziału kosztów pomiędzy służby terminalowe a służby trasowe dla każdego portu lotniczego objętego zakresem niniejszego rozporządzenia;
- h) rozbieżność kosztów meteorologicznych na koszty bezpośrednie i „koszty podstawowe MET” zdefiniowane jako koszty obsługi urzędzeń i służb meteorologicznych służących również ogółowi. 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;
- i) opis metody zastosowanej do określania udziału lotnictwa cywilnego w kosztach całkowitych MET i kosztach podstawowych MET oraz podziału tych kosztów pomiędzy strefy pobierania opłat;
- j) zgodnie z wymogiem pkt 1, dziewiętnaście miesięcy przed rozpoczęciem okresu odniesienia, opis zadeklarowanych prognozowanych kosztów i ruchu;
- k) opis zadeklarowanych faktycznych kosztów i rozbieżności w odniesieniu do ustalonych kosztów, dla każdego roku okresu odniesienia;
- l) opis zadeklarowanych faktycznych jednostek usługowych i rozbieżności w odniesieniu do prognoz oraz w porównaniu z danymi przedstawionymi przez organizację Eurocontrol, odpowiednio, dla każdego roku okresu odniesienia;
- m) każdego roku okresu odniesienia, rozbieżność między inwestycjami instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej odnotowanymi w planach skuteczności działania a faktycznymi nakładami, a także rozbieżność między planowanym terminem rozpoczęcia eksploatacji przedmiotowych inwestycji a faktyczną sytuacją.

## ZAŁĄCZNIK III

## SZCZEGÓLNE WYMOGI W ZAKRESIE PRZEJRZYSTOŚCI WOBEC SŁUŻB ŻEGLUGI POWIETRZNEJ ZAPEWNIANYCH W WARUNKACH RYNKOWYCH

Informacje ujawniane w zastosowaniu niniejszego załącznika są dla Komisji poufne i nie zostają upublicznione.

## 1. KOSZTY SŁUŻB ŻEGLUGI POWIETRZNEJ

## 1.1. Tabela sprawozdawcza

Państwa członkowskie wypełniają tabelę sprawozdawczą przedstawioną w niniejszym załączniku. Tabele A i B wypełnia się dla całej strefy pobierania opłat, z wyjątkiem przypadku terminalowych służb żeglugi powietrznej; tabelę B dotyczącą cen wypełnia się dla każdego portu lotniczego, w którym służby żeglugi powietrznej są zapewniane w warunkach rynkowych w granicach strefy pobierania opłat terminalowych wchodzącej w ich obszar odpowiedzialności.

W przypadku tabeli A należy podać faktyczne dane za okres od roku (n-3) do roku (n-1) oraz planowane wartości za rok (n) i kolejne lata. Faktyczne koszty określa się na podstawie ostatecznych skontrolowanych ksiąg rachunkowych. Planowane koszty określa się na podstawie planu biznesowego wymaganego zgodnie z certyfikatem.

W przypadku tabeli B roczna cena odzwierciedla wartość umowy. Jednostka parametru wyjściowego, która ma określać wartość umowy, zostaje opisana i zadeklarowana w tabeli przez zainteresowane państwo członkowskie.

Koszty i ceny określa się w walucie krajowej.

Tabela A

Organizacja: Strefa pobierania opłat:	<b>Rok</b> <b>n</b>								
	(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
<b>Rozbicie wg rodzaju</b>									
Personel									
Inne koszty operacyjne									
Amortyzacja									
Koszt kapitału									
Koszty wyjątkowe									
<b>Koszty całkowite</b>									

Tabela B

Organizacja: Strefa pobierania opłat: Nazwa portu lotniczego:										<b>Rok</b> <b>n</b>
<b>Port lotniczy i</b>	<b>(n-3)</b>	<b>(n-2)</b>	<b>(n-1)</b>	<b>(n)</b>	<b>(n+1)</b>	<b>(n+2)</b>	<b>(n+3)</b>	<b>(n+4)</b>	<b>(n+5)</b>	
Cena roczna (a)										
Jednostka parametru wyjściowego (b)										
Cena jednostkowa										

### 1.2. Informacje uzupełniające

Ponadto państwa członkowskie przekazują co najmniej następujące informacje:

- a) opis kryteriów zastosowanych do podziału kosztów urządzeń i służb pomiędzy poszczególne służby żeglugi powietrznej na podstawie wykazu urządzeń i służb zawartego w regionalnym planie żeglugi powietrznej ICAO dla regionu europejskiego (dok. 7754);
- b) opis i wyjaśnienie rozbieżności między planowanymi a faktycznymi danymi za rok (n-1) w odniesieniu do wszystkich danych przedstawionych w tabelach A i B;
- c) opis i wyjaśnienie planowanych kosztów i inwestycji w okresie pięcioletnim w odniesieniu do spodziewanego ruchu;
- d) opis i wyjaśnienie przyjętej metody obliczania kosztów amortyzacji: czy obliczano je na podstawie kosztów historycznych czy bieżących;
- e) uzasadnienie kosztu kapitału, wraz z podaniem składników posiadanych aktywów.

### 2. FINANSOWANIE SŁUŻB ŻEGLUGI POWIETRZNEJ

Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej przedstawiają opis sposobu lub sposobów, w jaki/jakie finansowane są koszty służb żeglugi powietrznej w odniesieniu do każdej strefy pobierania opłat.

## ZAŁĄCZNIK IV

**OBLICZANIE TRASOWYCH JEDNOSTEK USŁUGOWYCH I STAWEK JEDNOSTKOWYCH****1. Obliczanie trasowych jednostek usługowych**

- 1.1. Trasowa jednostka usługowa obliczana jest jako iloczyn czynnika odległości oraz czynnika masy danego statku powietrznego. Na całkowitą liczbę trasowych jednostek usługowych składają się: całkowita liczba jednostek usługowych w odniesieniu do lotów IFR, a także jednostki usługowe w odniesieniu do lotów VFR, jeżeli nie zostały one objęte zwolnieniem zgodnie z art. 10.
- 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 masy, 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 certyfikowaną masę startową danego statku powietrznego wskazaną w certyfikacie zdatności do lotu lub dowolnym równoważnym dokumencie przedstawionym przez podmiot eksploatujący dany statek powietrzny. Jeśli wartość tej masy nie jest znana, stosuje się masę najcięższych znanych istniejących statków powietrznych tego samego typu. Jeśli w certyfikacie danego statku powietrznego podano kilka maksymalnych certyfikowanych mas startowych, stosuje się największą z nich. Jeśli podmiot eksploatujący statek powietrzny eksploatuje co najmniej dwa 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 masy dla poszczególnych typów statków powietrznych i podmiotów eksploatujących dokonuje się przynajmniej raz do roku.

**2. Obliczanie trasowych stawek jednostkowych**

- 2.1. Trasową stawkę jednostkową oblicza się przed rozpoczęciem każdego roku odniesienia.
- 2.2. Oblicza się ją, dzieląc przez prognozowaną liczbę ogółu trasowych jednostek usługowych dla danego roku, określoną w planie skuteczności działania, sumę algebraiczną następujących elementów:
  - (i) ustalone koszty, wyrażone w wartościach nominalnych dla danego roku określone w planie skuteczności działania;
  - (ii) korekta różnicy między prognozowaną a faktyczną inflacją, o której mowa w art. 7 ust. 1;
  - (iii) odzyskane koszty restrukturyzacji, jeżeli zostały dopuszczone zgodnie z art. 7 ust. 4;
  - (iv) przeniesienia wynikające z wdrożenia mechanizmu podziału ryzyka związanego z ruchem, o którym mowa w art. 13;
  - (v) przeniesienia z poprzedniego okresu odniesienia wynikające z wdrożenia mechanizmu podziału ryzyka związanego z kosztami, o którym mowa w art. 14;
  - (vi) premie i kary wynikające z systemów zachęt finansowych, o których mowa w art. 15;
  - (vii) kwoty odzyskane z nadwyżką lub niecałkowicie w wyniku modulacji opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej w zastosowaniu art. 16;
  - (viii) kwoty odzyskane z nadwyżką lub niecałkowicie w wyniku wahań natężenia ruchu;
  - (ix) dla pierwszych dwóch okresów odniesienia, kwoty odzyskane z nadwyżką lub niecałkowicie odnotowane przez państwa członkowskie do roku 2011 włącznie;
  - (x) odliczenie innych przychodów.

## ZAŁĄCZNIK V

**OBLICZANIE TERMINALOWYCH JEDNOSTEK USŁUGOWYCH I STAWEK JEDNOSTKOWYCH****1. Obliczanie terminalowych jednostek usługowych**

- 1.1. Terminalowa jednostka usługowa równa jest czynnikowi masy dla danego statku powietrznego.
- 1.2. Czynniki masy, wyrażony z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku, oblicza się jako iloraz uzyskany przez podzielenie przez pięćdziesiąt liczby ton metrycznych stanowiącej maksymalną certyfikowaną masę startową danego statku powietrznego wskazaną w certyfikacie, o której mowa w załączniku IV pkt 1.5, podniesiony do potęgi 0,7.

**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, określoną w planie skuteczności działania, sumę algebraiczną następujących elementów:
  - (i) ustalone koszty, wyrażone w wartościach nominalnych dla danego roku określone w planie skuteczności działania;
  - (ii) korekta różnicy między prognozowaną a faktyczną inflacją, o której mowa w art. 7 ust. 1;
  - (iii) odzyskane koszty restrukturyzacji, jeżeli zostały dopuszczone zgodnie z art. 7 ust. 4;
  - (iv) w stosownych przypadkach, przeniesienia wynikające z wdrożenia mechanizmu podziału ryzyka związanego z ruchem, o którym mowa w art. 13;
  - (v) przeniesienia z poprzedniego okresu odniesienia wynikające z wdrożenia mechanizmu podziału ryzyka związanego z kosztami, o którym mowa w art. 14;
  - (vi) premie i kary wynikające z systemów zachęt finansowych, o których mowa w art. 15;
  - (vii) kwoty odzyskane z nadwyżką lub niecałkowicie w wyniku modulacji opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej w zastosowaniu art. 16;
  - (viii) kwoty odzyskane z nadwyżką lub niecałkowicie w wyniku wahań napięcia ruchu;
  - (ix) dla pierwszych dwóch okresów odniesienia, kwoty odzyskane z nadwyżką lub niecałkowicie odnotowane przez państwa członkowskie do roku 2014 włącznie;
  - (x) odliczenie innych przychodów.

## ZAŁĄCZNIK VI

**MECHANIZM POBIERANIA OPŁAT**

## 1. TABELA SPRAWOZDAWCZA

Każde państwo członkowskie i każda instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej wypełniają osobno tabelę sprawozdawczą przedstawioną w niniejszym załączniku 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 przepisami art. 5 ust. 4.

Tabela 2 - Obliczanie stawki jednostkowej

Strefa pobierania opłat: 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 korekta o inflację</b></p> <p>1.1 Ustalone koszty w wartościach nominalnych - z wyłączeniem VFR - tabela 1</p> <p>1.2 Faktyczna stopa inflacji - tabela 1</p> <p>1.3 Prognozowana stopa inflacji - tabela 1</p> <p>1.4 Korekta o inflację<sup>(1)</sup>: przenoszona kwota z roku n</p> <p><b>2. Prognozowane i faktyczne jednostki usługowe ogółem</b></p> <p>2.1 Prognozowane jednostki usługowe ogółem (plan skuteczności działania)</p> <p>2.2 Faktyczne jednostki usługowe ogółem</p> <p>2.3 Faktyczne / prognozowane jednostki usługowe ogółem (w %)</p> <p><b>3. Koszty objęte podziałem ryzyka związanego z ruchem</b></p> <p>3.1 Ustalone koszty w wartościach nominalnych - z wyłączeniem VFR (przeniesione z tabeli 1)</p> <p>3.2 Korekta o inflację: kwota przeniesiona na rok n</p> <p>3.3 Ruch: kwoty przeniesione na rok n</p> <p>3.4 Podział ryzyka związanego z ruchem: dodatkowe przychody przeniesione na rok n</p> <p>3.5 Podział ryzyka związanego z ruchem: utracone przychody przeniesione na rok n</p> <p>3.6 Koszty zwolnione z podziału kosztów: kwoty przeniesione na rok n</p> <p>3.7 Premia lub kara z tytułu skuteczności działania</p> <p>3.8 Kwoty odzyskane z nadwyżką lub niecałkowicie<sup>(2)</sup>: kwoty przeniesione na rok n</p> <p>3.9 Ogółem kwota do obliczenia stawki jednostkowej dla roku n</p> <p>3.10 Podział ryzyka związanego z ruchem: dodatkowe przychody przenoszone z roku n</p> <p>3.11 Podział ryzyka związanego z ruchem: utracone przychody przenoszone z roku n</p> <p>3.12 Przenoszone kwoty odzyskane z nadwyżką/niecałkowicie z tytułu wahań natężenia ruchu n</p> <p style="text-align: center;">Parametry podziału ryzyka związanego z ruchem</p> <p>3.13 Dodatkowe przychody (%) zwrócone użytkownikom w roku n+2</p> <p>3.14 Utracone przychody (%) odnotowane przez użytkowników przestrzeni powietrznej</p> <p><b>4. Koszty nieobjęte podziałem ryzyka związanego z ruchem</b></p> <p>4.1 Ustalone koszty w wartościach nominalnych - z wyłączeniem VFR (tabela 1)</p> <p>4.2 Korekta o inflację: kwota przeniesiona na rok n</p> <p>4.3 Ruch: kwoty przeniesione na rok n</p> <p>4.4 Koszty zwolnione z podziału kosztów: kwoty przeniesione na rok n</p> <p>4.5 Koszty restrukturyzacji: kwoty przeniesione na rok n</p> <p>4.6 Kwoty odzyskane z nadwyżką lub niecałkowicie<sup>(2)</sup>: kwoty przeniesione na rok n</p> <p>4.7 Ogółem kwota do obliczenia stawki jednostkowej dla roku n</p> <p>4.8 Przenoszone kwoty odzyskane z nadwyżką/niecałkowicie z tytułu wahań natężenia ruchu n</p> <p><b>5. Inne przychody - zastosowana stawka jednostkowa (w walucie krajowej)</b></p> <p>5.1 Inne przychody ogółem</p> <p>5.3 w tym unijne programy pomocowe</p> <p>5.4 w tym finansowanie publiczne z budżetu krajowego</p> <p>5.5 Działalność gospodarcza</p> <p>5.6 Pozostałe przychody inne</p> <p>5.7 Suma całkowita do obliczenia stawki jednostkowej dla roku n</p> <p>5.8 Stawka jednostkowa dla roku n (w walucie krajowej)</p> <p>5.9 Element ANSP stawki jednostkowej</p> <p>5.10 Element MET stawki jednostkowej</p> <p>5.11 Element stawki jednostkowej: krajowy organ nadzoru-państwo</p> <p>5.12 Stawka jednostkowa dla roku n, która byłaby stosowana bez innych przychodów</p>					

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

<sup>(1)</sup> Skumulowane skutki rocznych rozbieżności między faktyczną a prognozowaną inflacją - korekta całkowitych ustalonych kosztów

<sup>(2)</sup> Kwoty odzyskane z nadwyżką/niecałkowicie powstałe do roku wejścia w życie metody ustalonych kosztów

## 2. INFORMACJE UZUPEŁNIAJĄCE

Dodatkowo zainteresowane państwa członkowskie gromadzą i udostępniają przynajmniej następujące informacje:

- a) 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;
  - b) opis polityki w dziedzinie zwolnień i środków finansowych zastosowanych do pokrycia wynikających z tego kosztów;
  - c) opis innych przychodów, jeżeli dotyczy, z podziałem na poszczególne kategorie określone w art. 2 ust. 10;
  - d) opis i wyjaśnienie zachęt adresowanych do użytkowników służb żeglugi powietrznej na mocy art. 15;
  - e) opis i wyjaśnienie modulacji opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej stosowanych na mocy art. 16.
-



## ZAŁĄCZNIK VII

**DODATKOWE INFORMACJE**

## 1. TABELA SPRAWOZDAWCZA

Państwa członkowskie wypełniają tabelę sprawozdawczą przedstawioną w niniejszym załączniku dla każdej strefy pobierania opłat wchodzącej w ich obszar odpowiedzialności i dla każdego roku okresu odniesienia.



Strata z podziału ryzyka związanego z ruchem w roku N-4								
Strata z podziału ryzyka związanego z ruchem w roku N-3								
Strata z podziału ryzyka związanego z ruchem w roku N-2								
Strata z podziału ryzyka związanego z ruchem w roku N-1								
Strata z podziału ryzyka związanego z ruchem w roku N								
Strata z podziału ryzyka związanego z ruchem w roku N+1								
Strata z podziału ryzyka związanego z ruchem w roku N+2								
<b>Korekta z tytułu straty z podziału ryzyka związanego z ruchem ogółem</b>								
Koszty zwolnione z podziału kosztów w roku N-5								
Koszty zwolnione z podziału kosztów w roku N-4								
Koszty zwolnione z podziału kosztów w roku N-3								
Koszty zwolnione z podziału kosztów w roku N-2								
Koszty zwolnione z podziału kosztów w roku N-1								
<b>Koszty zwolnione z podziału kosztów ogółem</b>								
Kwoty odzyskane z nadwyżką/niecałkowicie przed ustalonymi kosztami w roku 2005								
Kwoty odzyskane z nadwyżką/niecałkowicie przed ustalonymi kosztami w roku 2006								
Kwoty odzyskane z nadwyżką/niecałkowicie przed ustalonymi kosztami w roku 2007								
Kwoty odzyskane z nadwyżką/niecałkowicie przed ustalonymi kosztami w roku 2008								
Kwoty odzyskane z nadwyżką/niecałkowicie przed ustalonymi kosztami w roku 2009								
Kwoty odzyskane z nadwyżką/niecałkowicie przed ustalonymi kosztami w roku 2010								
Kwoty odzyskane z nadwyżką/niecałkowicie przed ustalonymi kosztami w roku 2011								
Kwoty odzyskane z nadwyżką/niecałkowicie przed ustalonymi kosztami w roku 2012 (tylko TNC)								
Kwoty odzyskane z nadwyżką/niecałkowicie przed ustalonymi kosztami w roku 2013 (tylko TNC)								
Kwoty odzyskane z nadwyżką/niecałkowicie przed ustalonymi kosztami w roku 2014 (tylko TNC)								
<b>Przeniesienia ogółem</b>								

## 2. INFORMACJE UZUPEŁNIAJĄCE

Ponadto państwa członkowskie przekazują co najmniej następujące informacje:

- a) podział kosztów wspólnych projektów na poszczególne projekty;
  - b) opis kwot wynikających z niekontrolowanych czynników kosztowych według rodzaju i według czynnika, w tym uzasadnienie i zmiany w fundamentalnych założeniach;
  - c) opis przeniesień kwot odzyskanych z nadwyżką lub niecałkowicie odnotowanych przez państwa członkowskie do roku 2011 dla opłat trasowych oraz do roku 2014 dla opłat terminalowych;
  - d) opis przeniesień wynikających z mechanizmu podziału ryzyka związanego z ruchem zgodnie z art. 13;
  - e) opis przeniesień wynikających z mechanizmu podziału ryzyka związanego z kosztami zgodnie z art. 14 ust. 2.
-