

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2021/1880

z dnia 26 października 2021 r.

w sprawie sprostowania polskiej wersji językowej rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 ustanawiającego system skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

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) ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 11 ust. 6,

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) ⁽²⁾, w szczególności jego art. 15 ust. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Polska wersja językowa rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/317 ⁽³⁾ zawiera błędy mające wpływ na zakres następujących przepisów: w art. 14 ust. 1 zdanie pierwsze i w art. 15 ust. 1 zdanie pierwsze w odniesieniu do kryterium oceny zgodności docelowych parametrów skuteczności działania; w art. 21 ust. 3 w odniesieniu do warunku ustanowienia szczególnej strefy pobierania opłat terminalowych; w art. 22 ust. 5 akapit trzeci formuła wprowadzająca w odniesieniu do stref pobierania opłat, dla których określono koszty ustalone; w art. 22 ust. 7 zdanie drugie w odniesieniu do obowiązku krajowych organów nadzoru w zakresie badania stosownych dokumentów księgowych; w załączniku I sekcja 1 pkt 2.1 lit. c), pkt 2.2 lit. a) ppkt (iii) oraz pkt 2.2 lit. b) ppkt (iv) w odniesieniu do punktów wejścia lub wyjścia uwzględnianych do obliczania wskaźników dla lotów rozpoczynających się lub kończących się w porcie lotniczym poza europejską przestrzenią powietrzną; w załączniku I sekcja 1 pkt 3.1 lit. b) w odniesieniu do definicji „wyliczonego czasu startu”; w załączniku I sekcja 2 pkt 1.2 lit. d) w odniesieniu do przestrzeni powietrznej, dla której oblicza się wskaźnik naruszeń minimów separacji; w załączniku I sekcja 2 pkt 2.1 lit. b) i pkt 2.2. lit. b) ppkt (iii) w odniesieniu do definicji „części na trasie”; w załączniku II pkt 3.3 lit. e), w załączniku IV pkt 2.1 lit. d) ppkt (iii), w załączniku VII tabela 1 pkt 3 i 3.4, w załączniku VII pkt 2.1 lit. i) oraz w załączniku XI pkt 1.2 lit. f) w odniesieniu do obliczania kosztu kapitału; w załączniku IV pkt 1.3 w odniesieniu do wartości odniesienia; w załączniku VI pkt 1.2 lit. d) i pkt 2.1 lit. d) w odniesieniu do zakresu obowiązków sprawozdawczych na temat trendów; w załączniku VI pkt 2.1 lit. a) akapit drugi w odniesieniu do rodzaju danych objętych wyjątkiem; w załączniku XIII pkt 1.1 lit. a) w odniesieniu do wartości odniesienia dla wartości modelowej; oraz w załączniku XIII pkt 2.1 lit. a) akapit pierwszy i pkt 2.1 lit. b) akapit pierwszy w odniesieniu do warunku obliczania korzyści i straty finansowej.
- (2) Należy zatem odpowiednio sprostować polską wersję językową rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. Sprostowanie nie ma wpływu na pozostałe wersje językowe.

⁽¹⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 10.

⁽³⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/317 z dnia 11 lutego 2019 r. ustanawiające system skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz uchylające rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 390/2013 i (UE) nr 391/2013 (Dz.U. L 56 z 25.2.2019, s. 1).

- (3) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2019/317 wprowadza się następujące sprostowania:

- 1) art. 14 ust. 1 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Komisja ocenia zgodność krajowych docelowych parametrów skuteczności działania lub docelowych parametrów skuteczności działania na szczeblu FAB, uwzględnionych w projektach planów skuteczności działania, z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na podstawie kryteriów określonych w załączniku IV pkt 1 i biorąc pod uwagę lokalne uwarunkowania.”;
- 2) art. 15 ust. 1 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Po otrzymaniu skorygowanego projektu planu skuteczności działania przedłożonego zgodnie z art. 14 ust. 3 Komisja ocenia skorygowany projekt planu skuteczności działania oraz zgodność uwzględnionych w nim skorygowanych docelowych parametrów skuteczności działania z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania, na podstawie kryteriów określonych w załączniku IV pkt 1 i biorąc pod uwagę lokalne uwarunkowania.”;
- 3) art. 21 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Jeżeli służby ruchu lotniczego obsługujące przyloty i odloty statków powietrznych są zapewniane łącznie dla grupy portów lotniczych, państwa członkowskie mogą ustanowić szczególną strefę pobierania opłat terminalowych w określonej strefie terminala.”;
- 4) art. 22 ust. 5 akapit trzeci, formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„Koszty ustalone uwzględniane w podstawach kosztowych w odniesieniu do stref pobierania opłat terminalowych obejmują.”;
- 5) art. 22 ust. 7 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„W tym celu krajowe organy nadzoru badają stosowne dokumenty księgowo, w tym wszelkie rejestry aktywów i wszelkie inne materiały pomocne do określenia podstawy kosztowej opłat.”;
- 6) załącznik I sekcja 1 pkt 2.1 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) jeżeli lot rozpoczyna się lub kończy w porcie lotniczym poza europejską przestrzenią powietrzną, do obliczania tego wskaźnika jako miejsce startu lub lądowania zamiast portu lotniczego odlotu lub docelowego portu lotniczego uwzględnia się odpowiednio punkt wejścia lotu do europejskiej przestrzeni powietrznej lub wyjścia z niej.”;
- 7) załącznik I sekcja 1 pkt 2.2 lit. a) ppkt (iii) otrzymuje brzmienie:

„(iii) jeżeli lot rozpoczyna się lub kończy w porcie lotniczym poza europejską przestrzenią powietrzną, do obliczania tego wskaźnika jako miejsce startu lub lądowania zamiast portu lotniczego odlotu lub docelowego portu lotniczego uwzględnia się odpowiednio punkt wejścia lotu do europejskiej przestrzeni powietrznej lub wyjścia z niej granice.”;
- 8) załącznik I sekcja 1 pkt 2.2 lit. b) ppkt (iv) otrzymuje brzmienie:

„(iv) jeżeli lot rozpoczyna się lub kończy w porcie lotniczym poza europejską przestrzenią powietrzną, do obliczania tego wskaźnika jako miejsce startu lub lądowania zamiast portu lotniczego odlotu lub docelowego portu lotniczego uwzględnia się odpowiednio punkt wejścia lotu do europejskiej przestrzeni powietrznej lub wyjścia z niej.”;
- 9) załącznik I sekcja 1 pkt 3.1 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) do celów niniejszego wskaźnika:

 - »przewidywany czas startu« oznacza prognozowany czas oderwania się statku powietrznego od ziemi – obliczony przez menedżera sieci na podstawie ostatniego przewidywanego czasu odblokowania lub wyznaczonego czasu odblokowania w przypadku portów lotniczych objętych procedurami wspólnego podejmowania decyzji, z uwzględnieniem przewidywanego czasu odkołowania obliczonego przez menedżera sieci;
 - »wyliczony czas startu« oznacza czas przydzielony przez menedżera sieci w dniu wykonania operacji, wynikający z taktycznego przydziału czasu na start, w którym oczekiwane jest oderwanie się statku powietrznego od ziemi;
 - »przewidywany czas odkołowania« oznacza przewidywany czas między odblokowaniem a startem. Przewidywanie to obejmuje wszelki dodatkowy bufor czasowy związany z opóźnieniem w punkcie oczekiwania lub z uwagi na oddalone odladanie przed startem.”;

- 10) załącznik I sekcja 2 pkt 1.2 lit. d) otrzymuje brzmienie:
- „d) Wskaźnik naruszeń minimów separacji w przestrzeni powietrznej, w której instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej zapewnia służby ruchu lotniczego, obliczony jako łączna liczba naruszeń minimów separacji wymagających reakcji służb ruchu lotniczego lub służb CNS i wpływających na bezpieczeństwo, podzielona przez całkowitą liczbę kontrolowanych godzin lotu w tej przestrzeni powietrznej.”;
- 11) załącznik I sekcja 2 pkt 2.1 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) »część na trasie« odnosi się do odległości przebytej poza okręgiem 40 mil morskich wokół portów lotniczych startu i lądowania.”;
- 12) załącznik I sekcja 2 pkt 2.2 lit. b) ppkt (iii) otrzymuje brzmienie:
- „(iii) »część na trasie« odnosi się do części poza okręgiem 40 mil morskich wokół portów lotniczych startu i lądowania.”;
- 13) załącznik II pkt 3.3 lit e) otrzymuje brzmienie:
- „e) opis i uzasadnienie stopy zwrotu z kapitału własnego danej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, a także wskaźnika dźwigni i poziomu/składu podstawy aktywów przyjętych do wyliczenia kosztu kapitału zawartego w ustalonych kosztach.”;
- 14) załącznik IV pkt 1.3 otrzymuje brzmienie:

„1.3. PRZEPUSTOWOŚĆ

Średnie opóźnienie ATFM na trasie przypadające na lot

Spójność krajowych docelowych parametrów skuteczności działania lub docelowych parametrów skuteczności działania na poziomie FAB z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na każdy rok kalendarzowy okresu odniesienia, przez porównanie krajowych docelowych parametrów skuteczności działania lub parametrów docelowych skuteczności działania na poziomie FAB z wartościami odniesienia określonymi w najnowszej wersji planu operacyjnego sieci, dostępnej w momencie przyjęcia ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania.”;

- 15) załącznik IV pkt 2.1 lit. d) ppkt (iii) otrzymuje brzmienie:
- „(iii) planowany koszt kapitału w odniesieniu do poziomu i składu regulacyjnej podstawy aktywów oraz planowana stopa kosztu kapitału przed podatkiem, w tym oprocentowanie długu i zwrot z kapitału własnego.”;
- 16) załącznik VI pkt 1.2 lit. d) otrzymuje brzmienie:
- „d) trendów dotyczących – przynajmniej – naruszeń minimów separacji i wtargnięć na drogę startową we wszystkich organach służb ruchu lotniczego.”;
- 17) załącznik VI pkt 2.1 lit. a) akapit drugi otrzymuje brzmienie:
- „Dane te przekazuje się przed dniem 15 lipca roku n+1, z wyjątkiem danych dotyczących okresów przyszłych, które przekazuje się do dnia 1 listopada roku n+1.”;
- 18) załącznik VI pkt 2.1 lit. d) otrzymuje brzmienie:
- „d) trendy dotyczące – przynajmniej – naruszeń minimów separacji i wtargnięć na drogę startową we wszystkich organach służb ruchu lotniczego pochodzące zarówno z dobrowolnych sprawozdań, jak i zautomatyzowanych systemów archiwizacji danych o bezpieczeństwie, jeżeli są one dostępne.”;
- 19) załącznik VII, tabela 1, pkt 3 otrzymuje brzmienie:
- „3. Informacje uzupełniające (w wartościach nominalnych)
Średnia podstawa aktywów”;
- 20) załącznik VII, tabela 1, pkt 3.4 otrzymuje brzmienie:
- 3.4 „Podstawa aktywów ogółem”;
- 21) załącznik VII, pkt 2.1 lit. i) otrzymuje brzmienie:
- „i) dla każdego podmiotu, opis założeń przyjętych do obliczenia kosztu kapitału (pkt 1.4 tabeli 1), w tym skład podstawy aktywów, zwrot z kapitału własnego, średnie oprocentowanie długu oraz udział finansowania podstawy aktywów za pośrednictwem długu i kapitału własnego.”;
- 22) załącznik XI, pkt 1.2 lit. f) otrzymuje brzmienie:
- „f) uzasadnienie kosztu kapitału, wraz z podaniem składników podstawy aktywów.”;

23) załącznik XIII, pkt 1.1 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) umożliwić uwzględnienie znaczących i nieprzewidzianych zmian w ruchu; w tym przypadku wartość modelowa na rok n zależy od wartości odniesienia na poziomie każdej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej z planu operacyjnego sieci wydanego w listopadzie roku $n-1$;”;

24) załącznik XIII, pkt 2.1 lit. a) akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Korzyść finansową, o której mowa w art. 11 ust. 3 lit. e), oblicza się jako odsetek ustalonych kosztów za rok n i odzyskuje od użytkowników przestrzeni powietrznej przez zwiększenie stawki jednostkowej w roku $n+2$, w przypadku gdy odchylenie średniego opóźnienia ATFM przypadającego na lot w roku n poniżej wartości modelowej przekracza wartość bezwzględną dolnej granicy symetrycznego zakresu, o którym mowa w art. 11 ust. 3 lit. d).”;

25) załącznik XIII, pkt 2.1 lit. b) akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Stratę finansową, o której mowa w art. 11 ust. 3 lit. f), oblicza się jako odsetek ustalonych kosztów za rok n i zwraca użytkownikom przestrzeni powietrznej przez zmniejszenie stawki jednostkowej w roku $n + 2$, gdy wartość bezwzględna odchylenia średniego opóźnienia ATFM przypadającego na lot w roku n powyżej wartości modelowej przekracza górną granicę symetrycznego zakresu, o którym mowa w art. 11 ust. 3 lit. d).”.

Artykuł 2

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 26 października 2021 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca