

**Sprostowanie do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/317 z dnia 11 lutego 2019 r. ustanawiającego system skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz uchylającego rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 390/2013 i (UE) nr 391/2013**

(Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 56 z dnia 25 lutego 2019 r.)

1. Strona 7, art. 2 pkt 2:

*zamiast:* „2) »organ służb ruchu lotniczego« lub »organ ATS« oznacza organ cywilny lub wojskowy odpowiedzialny za zapewnianie służb żeglugi powietrznej w danej przestrzeni powietrznej;”;

*powinno być:* „2) »organ służb ruchu lotniczego« lub »organ ATS« oznacza organ cywilny lub wojskowy odpowiedzialny za zapewnianie służb ruchu lotniczego w danej przestrzeni powietrznej;”.

2. Strona 8, art. 2 pkt 13:

*zamiast:* „13) »znacząca inwestycja« oznacza nabycie, rozwój, wymianę, modernizację lub leasing środków trwałych, których ogólna wartość w trakcie całego okresu ich eksploatacji wynosi ponad 5 mln EUR w ujęciu realnym;”;

*powinno być:* „13) »znacząca inwestycja« oznacza nabycie, rozwój, wymianę, ulepszenie lub leasing środków trwałych, których ogólna wartość w trakcie całego okresu ich eksploatacji wynosi ponad 5 mln EUR w ujęciu realnym;”.

3. Strona 8, art. 2 pkt 15:

*zamiast:* „15) »nowe i trwające inwestycje« oznacza nabycie, rozwój, wymianę, ulepszenie lub leasing środków trwałych, których koszty amortyzacji, kapitału lub, w przypadku leasingu, koszty operacyjne z tytułu inwestycji są ponoszone w trakcie okresu odniesienia objętego planem skuteczności działania;”;

*powinno być:* „15) »nowe i trwające inwestycje« oznacza nabycie, rozwój, wymianę, ulepszenie lub leasing środków trwałych, których koszty amortyzacji, kapitału lub, w przypadku leasingu, koszty operacyjne z tytułu inwestycji są ponoszone w trakcie okresu odniesienia objętego planem skuteczności działania;”.

4. Strona 8, art. 2 pkt 19:

*zamiast:* „19) »wtargnięcie na pas startowy« oznacza jakiegokolwiek zdarzenie na lotnisku, w trakcie którego doszło do niepożądanego obecności statku powietrznego, pojazdu lub osoby w chronionym obszarze nawierzchni przeznaczony do lądowań i startów statków powietrznych;”;

*powinno być:* „19) »wtargnięcie na drogę startową« oznacza jakiegokolwiek zdarzenie na lotnisku, w trakcie którego doszło do niepożądanego obecności statku powietrznego, pojazdu lub osoby w chronionym obszarze powierzchni przeznaczony do lądowań i startów statków powietrznych;”.

5. Strona 10, art. 9 ust. 1:

*zamiast:* „1. Najpóźniej na 19 miesięcy przed rozpoczęciem okresu odniesienia krajowe organy nadzoru udostępniają Komisji dane dotyczące kosztów pierwotnych i informacje o prognozach ruchu, o których mowa w art. 10 ust. 2 lit. f), na kolejny okres odniesienia, jako wkład w ustalenie ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania.”;

*powinno być:* „1. Najpóźniej na 19 miesięcy przed rozpoczęciem okresu odniesienia krajowe organy nadzoru udostępniają Komisji dane dotyczące kosztów wstępnych i informacje o prognozach ruchu, o których mowa w art. 10 ust. 2 lit. f), na kolejny okres odniesienia, jako wkład w ustalenie ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania.”.

6. Strona 11, art. 9 ust. 3 akapit drugi lit. b):

*zamiast:* „b) prognozy ruchu na trasach, wyrażone jako liczba operacji lotniczych IFR oraz liczba jednostek usługowych oraz oparte na najnowszej dostępnej prognozie bazowej służb statystyczno-prognostycznych organizacji Eurocontrol (STATFOR);”;

*powinno być:* „b) wykorzystuje prognozy ruchu trasowego, wyrażone jako liczba operacji lotniczych IFR oraz liczba jednostek usługowych oraz oparte na najnowszej dostępnej prognozie bazowej służb statystyczno-prognostycznych organizacji Eurocontrol (STATFOR);”.

7. Strona 11, art. 9 ust. 4 lit. b) ppkt (iii):

*zamiast:* „(iii) zmiana w wartościach odniesienia wynikająca z sezonowych aktualizacji planu operacyjnego sieci na podstawie art. 9 ust. 4 lit. a) i art. 9 ust. 8 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/123, w porównaniu z wartościami referencyjnymi z najnowszej wersji planu operacyjnego sieci dostępnej w momencie sporządzania planu skuteczności działania. Zmiana ta jest wyrażana jako procent zmian lub w ułamkach minut opóźnienia ATFM na trasie, w zależności od tego, w jakiej formie wyrażono wartości referencyjne.”;

*powinno być:* „(iii) zmiana w wartościach odniesienia wynikająca z sezonowych aktualizacji planu operacyjnego sieci na podstawie art. 9 ust. 4 lit. a) i art. 9 ust. 8 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/123, w porównaniu z wartościami odniesienia z najnowszej wersji planu operacyjnego sieci dostępnej w momencie sporządzania planu skuteczności działania. Zmiana ta jest wyrażana jako procent zmian lub w ułamkach minut opóźnienia ATFM na trasie, w zależności od tego, w jakiej formie wyrażono wartości odniesienia.”.

8. Strona 12, art. 10 ust. 2 akapit pierwszy lit. c):

*zamiast:* „c) systemy zachęt ustanowione zgodnie z art. 11 określają parametry mechanizmu zachęt, w stosownych przypadkach mechanizm modulacji wartości modelowych, o których mowa w art. 11 ust. 3, oraz środki służące osiągnięciu celów danego systemu zachęt;”;

*powinno być:* „c) systemy zachęt ustanowione zgodnie z art. 11 określają parametry systemów zachęt, w stosownych przypadkach mechanizm modulacji wartości modelowych, o których mowa w art. 11 ust. 3, oraz środki służące osiągnięciu celów danego systemu zachęt;”.

9. Strona 12, art. 10 ust. 2 akapit pierwszy lit. f):

*zamiast:* „f) prognozy ruchu na trasach, wyrażone jako liczba operacji lotniczych IFR i liczba jednostek usługowych oraz oparte na prognozie bazowej STATFOR;”;

*powinno być:* „f) prognozy ruchu trasowego, wyrażone jako liczba operacji lotniczych IFR i liczba jednostek usługowych oraz oparte na prognozie bazowej STATFOR;”.

10. Strona 12, art. 10 ust. 2 akapit pierwszy lit. g):

*zamiast:* „g) prognozy ruchu w terminalach, wyrażone jako liczba operacji lotniczych IFR i liczba jednostek usługowych oraz oparte na prognozie bazowej STATFOR;”;

*powinno być:* „g) prognozy ruchu terminalowego, wyrażone jako liczba operacji lotniczych IFR i liczba jednostek usługowych oraz oparte na prognozie bazowej STATFOR”.

## 11. Strona 12, art. 10 ust. 2 akapit drugi zdanie pierwsze, drugie i trzecie:

*zamiast:* „Jeżeli chodzi o lit. f) i g), krajowe organy nadzoru mogą jednak zdecydować o wykorzystaniu innych prognoz ruchu na trasach i w terminalach niż oparte na prognozie bazowej STATFOR. W takim przypadku konsultują się z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej i zainteresowanymi instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej oraz przedstawiają powody wykorzystania w planie skuteczności działania innych prognoz. Należy wskazać związki wszelkich różnic z prognozą bazową STATFOR z określonymi czynnikami lokalnymi, które w niewystarczającym stopniu uwzględniono w prognozie bazowej STATFOR.”

*powinno być:* „Jeżeli chodzi o lit. f) i g), krajowe organy nadzoru mogą jednak zdecydować o wykorzystaniu innych prognoz ruchu trasowego i terminalowego niż oparte na prognozie bazowej STATFOR. W takim przypadku konsultują się z zainteresowanymi przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej i instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej oraz przedstawiają powody wykorzystania w planie skuteczności działania innych prognoz. Wszelkie różnice względem prognozy bazowej STATFOR muszą być powiązane ze specyficznymi czynnikami lokalnymi, które w niewystarczającym stopniu uwzględniono w prognozie bazowej STATFOR.”

## 12. Strona 13, art. 11 ust. 3 lit. b) akapit drugi:

*zamiast:* „Krajowy organ nadzorczy określa maksymalne wartości procentowe, o których mowa w załączniku XIII pkt 2.1 lit. a) i pkt 2.2 lit. a) oraz w załączniku XIII pkt 2.1 lit. b) akapit drugi oraz pkt 2.2 lit. b) akapit drugi do celów obliczania korzyści i strat finansowych, z zastrzeżeniem konsultacji z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej i zainteresowanymi instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej.”

*powinno być:* „Krajowy organ nadzoru określa maksymalne wartości procentowe, o których mowa w załączniku XIII pkt 2.1 lit. a) akapit drugi i pkt 2.2 lit. a) akapit drugi oraz w załączniku XIII pkt 2.1 lit. b) akapit drugi oraz pkt 2.2 lit. b) akapit drugi do celów obliczania korzyści i strat finansowych, z zastrzeżeniem konsultacji z zainteresowanymi przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej i instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej.”

## 13. Strona 13, art. 11 ust. 3 lit. d):

*zamiast:* „d) Zakres wartości modelowej, określanej przez krajowy organ nadzoru po konsultacji z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej i zainteresowanymi instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, powinien być symetryczny, tak aby niewielkie zmiany w opóźnieniu ATFM nie prowadziły do żadnych korzyści ani strat finansowych.”

*powinno być:* „d) krajowy organ nadzoru określa symetryczny zakres wokół wartości modelowej po konsultacji z zainteresowanymi przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej i instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, tak aby niewielkie zmiany w opóźnieniu ATFM nie prowadziły do żadnych korzyści ani strat finansowych;”

## 14. Strona 14, art. 11 ust. 3 lit. g) ppkt (iv) zdanie pierwsze:

*zamiast:* „w drodze odstępstwa od lit. c) wszystkie zainteresowane krajowe organy nadzoru wspólnie decydują, czy wartości modelowe na poziomie każdej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej i na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej należy zmienić, czy też nie.”

*powinno być:* „w drodze odstępstwa od lit. c) wszystkie zainteresowane krajowe organy nadzoru wspólnie decydują, czy wartości modelowe na poziomie każdej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej i na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej mają podlegać modulacji, czy też nie.”

15. Strona 18, art. 21 ust. 2 zdanie pierwsze:

*zamiast:* „Państwa członkowskie dbają, by zasięg geograficzny stref pobierania opłat był jasno określony.”,

*powinno być:* „Państwa członkowskie zapewniają, by zasięg geograficzny stref pobierania opłat był jasno określony.”.

16. Strona 19, art. 22 ust. 2:

*zamiast:* „2. Nie naruszając przepisów art. 18, koszty ustalone uwzględnione w podstawach kosztowych opłat trasowych i terminalowych określa się przed rozpoczęciem poszczególnych okresów odniesienia jako element planu skuteczności działania w ujęciu realnym oraz wyszczególnia się dla każdego roku kalendarzowego w ramach tego okresu według wartości rzeczywistych i nominalnych, z wyjątkiem kosztów ustalonych, o których mowa w ust. 1 akapit trzeci, oraz kosztów ustalonych, o których mowa w ust. 4 lit. c) i d), które określa się według wartości nominalnych w przypadku zastosowania systemu rachunkowości opartego na koncepcji kosztów historycznych.”,

*powinno być:* „2. Nie naruszając przepisów art. 18, koszty ustalone uwzględnione w podstawach kosztowych opłat trasowych i terminalowych określa się przed rozpoczęciem poszczególnych okresów odniesienia jako element planu skuteczności działania w ujęciu realnym i nominalnym, z wyjątkiem kosztów ustalonych, o których mowa w ust. 1 akapit trzeci, oraz kosztów ustalonych, o których mowa w ust. 4 lit. c) i d), które określa się w ujęciu nominalnym w przypadku zastosowania systemu rachunkowości opartego na koncepcji kosztów historycznych.”.

17. Strona 19, art. 22 ust. 3 zdanie drugie:

*zamiast:* „W przypadku gdy ustanowiono wspólną strefę pobierania opłat z jedną stawką jednostkową, zainteresowane państwa członkowskie dbają o przeliczenie kosztów ustalonych na jedną walutę, którą może być EUR lub inna waluta krajowa jednego z zainteresowanych państw członkowskich, aby zapewnić przejrzyste wyliczenie jednej stawki jednostkowej w zastosowaniu art. 25 ust. 4.”,

*powinno być:* „W przypadku gdy ustanowiono wspólną strefę pobierania opłat z jedną stawką jednostkową, zainteresowane państwa członkowskie zapewniają przeliczenie kosztów ustalonych na jedną walutę, którą może być EUR lub inna waluta krajowa jednego z zainteresowanych państw członkowskich, aby zapewnić przejrzyste wyliczenie jednej stawki jednostkowej w zastosowaniu art. 25 ust. 4.”.

18. Strona 19, art. 22 ust. 4 akapit czwarty zdanie czwarte:

*zamiast:* „Metody wykorzystanej do obliczania kosztów amortyzacji nie wolno zmieniać w trakcie okresu amortyzacji, a przy tym musi być ona zgodna z zastosowanym kosztem kapitału, co oznacza nominalny koszt kapitału do celów księgowania kosztu historycznego i faktyczny koszt kapitału do celów księgowania kosztu bieżącego.”,

*powinno być:* „Metody wykorzystanej do obliczania kosztów amortyzacji nie wolno zmieniać w trakcie okresu amortyzacji, a przy tym musi być ona zgodna z zastosowanym kosztem kapitału, czyli nominalnym kosztem kapitału w przypadku rachunkowości opartej na koszcie historycznym i realnym kosztem kapitału w przypadku rachunkowości opartej na koszcie bieżącym.”.

19. Strona 21, art. 25 ust. 2 formuła wprowadzająca:

*zamiast:* „Stawki te oblicza się, dzieląc prognozowaną liczbę trasowych lub terminalowych jednostek usługowych ogółem na dany rok, obliczoną odpowiednio zgodnie z załącznikiem VIII pkt 1 i 2, przez sumę algebraiczną następujących elementów.”,

*powinno być:* „Stawki te oblicza się, dzieląc przez prognozowaną liczbę trasowych lub terminalowych jednostek usługowych ogółem na dany rok, obliczoną odpowiednio zgodnie z załącznikiem VIII pkt 1 i 2, sumę algebraiczną następujących elementów:”.

20. Strona 21, art. 25 ust. 2 lit. a):

*zamiast:* „a) kosztów ustalonych, wyrażonych w wartościach nominalnych na dany rok, określonych w planie skuteczności działania;”

*powinno być:* „a) kosztów ustalonych, wyrażonych w ujęciu nominalnym na dany rok, określonych w planie skuteczności działania;”.

21. Strona 22, art. 26 akapit pierwszy:

*zamiast:* „Dla każdego roku okresu odniesienia koszty ustalone uwzględnione w podstawach kosztowych opłat trasowych i terminalowych, wyrażone w wartościach nominalnych za rok n, koryguje się w oparciu o różnicę wartości procentowej między rzeczywistym wskaźnikiem inflacji a prognozowanym wskaźnikiem inflacji na rok n oraz uwzględnia przez korektę stawki jednostkowej obliczonej na rok n+2.”

*powinno być:* „Dla każdego roku okresu odniesienia koszty ustalone uwzględnione w podstawach kosztowych opłat trasowych i terminalowych za rok n, wyrażone w ujęciu nominalnym, koryguje się w oparciu o różnicę wartości procentowej między rzeczywistym wskaźnikiem inflacji a prognozowanym wskaźnikiem inflacji na rok n oraz uwzględnia przez korektę stawki jednostkowej obliczonej na rok n+2.”.

22. Strona 23, art. 27 ust. 5 lit. c):

*zamiast:* „c) uwzględniają zróżnicowanie kosztów zapewniania zdolności przepustowej przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej w związku ze zmianą natężenia ruchu.”

*powinno być:* „c) uwzględniają zróżnicowanie kosztów zapewniania przepustowości przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej w związku ze zmianą natężenia ruchu.”.

23. Strona 24, art. 28 ust. 3 lit. c):

*zamiast:* „c) nieprzewidzianych i istotnych zmian w kosztach emerytur określonych zgodnie z art. 22 ust. 4, wynikających z nieprzewidzianych zmian krajowych przepisów emerytalnych i przepisów rachunkowych dotyczących składek emerytalnych lub nieprzewidzianych zmian warunków na rynkach finansowych, pod warunkiem że instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej nie ma wpływu na takie zmiany w kosztach emerytur oraz, że w przypadku wzrostu kosztów instytucja ta zastosowała uzasadnione środki reagowania na wzrost kosztów w trakcie okresu odniesienia;”

*powinno być:* „c) nieprzewidzianych i istotnych zmian w kosztach emerytur określonych zgodnie z art. 22 ust. 4, wynikających z nieprzewidzianych zmian krajowych przepisów emerytalnych, przepisów rachunkowych dotyczących emerytur lub nieprzewidzianych zmian warunków na rynkach finansowych, pod warunkiem że instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej nie ma wpływu na takie zmiany w kosztach emerytur oraz, że w przypadku wzrostu kosztów instytucja ta zastosowała uzasadnione środki reagowania na wzrost kosztów w trakcie okresu odniesienia;”.

24. Strona 24, art. 28 ust. 4 akapit drugi:

- zamiast:* „Jeżeli w trakcie okresu odniesienia instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej zamierzają uzupełnić znaczące inwestycje określone w planie skuteczności działania zgodnie z załącznikiem II ppkt 2.2 lit. b), zrezygnować z nich lub je zastąpić, zmiany te muszą zostać zatwierdzone przez krajowy organ nadzoru, po konsultacji z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej.”,
- powinno być:* „Jeżeli w trakcie okresu odniesienia instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej zamierzają dodać znaczące inwestycje określone w planie skuteczności działania zgodnie z załącznikiem II ppkt 2.2 lit. b), zrezygnować z nich lub je zastąpić, zmiany te muszą zostać zatwierdzone przez krajowy organ nadzoru, po konsultacji z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej.”.

25. Strona 27, art. 32 ust. 1:

- zamiast:* „1. Państwa członkowskie mogą – na niedyskryminacyjnych i przejrzystych zasadach – dokonywać modulacji opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej ponoszonych przez użytkowników przestrzeni powietrznej, aby uwzględnić:
- optymalizację wykorzystania służb żeglugi powietrznej;
  - ograniczenie skutków oddziaływania lotnictwa na środowisko;
  - obniżenie poziomu zagęszczenia sieci w określonym obszarze lub na określonej trasie w określonych porach;
  - przyspieszenie wdrażania funkcji SESAR ATM w oczekiwaniu na termin określony w ramach wspólnych projektów, o których mowa w art. 15a ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 550/2004, w szczególności w celu zachęcania do wyposażania statków powietrznych w systemy objęte tymi wspólnymi projektami.
- Państwa członkowskie dopilnowują, aby modulacja opłat w odniesieniu do niniejszego ustępu lit. a)–c) nie prowadziła do jakiegokolwiek ogólnej zmiany w rocznych przychodach instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej w porównaniu z sytuacją, w której opłaty nie podlegałyby modulacji. Kwoty odzyskane z nadwyżką lub niecałkowicie skutkują korektą stawki jednostkowej w roku n+2.”,
- powinno być:* „1. Państwa członkowskie mogą – na niedyskryminacyjnych i przejrzystych zasadach – dokonywać modulacji opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej ponoszonych przez użytkowników przestrzeni powietrznej w celu:
- optymalizacji wykorzystania służb żeglugi powietrznej;
  - ograniczenia skutków oddziaływania lotnictwa na środowisko;
  - obniżenia poziomu zagęszczenia sieci w określonym obszarze lub na określonej trasie w określonych porach;
  - przyspieszenia wdrażania funkcji SESAR ATM w oczekiwaniu na termin określony w ramach wspólnych projektów, o których mowa w art. 15a ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 550/2004, w szczególności w celu zachęcania do wyposażania statków powietrznych w systemy objęte tymi wspólnymi projektami.
- Państwa członkowskie zapewniają, aby modulacja opłat w odniesieniu do lit. a)–c) niniejszego ustępu nie prowadziła do jakiegokolwiek ogólnej zmiany w rocznych przychodach instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej w porównaniu z sytuacją, w której opłaty nie podlegałyby modulacji. Kwoty odzyskane z nadwyżką lub niecałkowicie skutkują korektą stawki jednostkowej w roku n+2.”.

26. Strona 29, art. 35 ust. 3 akapit pierwszy lit. b), c) i d):

- zamiast:* „b) organ ten skonsultował się z zainteresowanymi przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej w sprawie zamierzonej decyzji i w sprawie wspomnianej oceny oraz, w stosownych przypadkach, uwzględnił ich uwagi;

- c) organ ten udostępnił publicznie swoją zamierzoną decyzję i wspomnianą ocenę;
- d) organ ten przedłożył Komisji swoją zamierzoną decyzję i wspomnianą ocenę oraz otrzymał zgodę Komisji.”.

powinno być:

- „b) skonsultowało się z zainteresowanymi przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej w sprawie zamierzonej decyzji i w sprawie wspomnianej oceny oraz, w stosownych przypadkach, uwzględniło ich uwagi;
- c) udostępniło publicznie swoją zamierzoną decyzję i wspomnianą ocenę;
- d) przedłożyło Komisji swoją zamierzoną decyzję i wspomnianą ocenę oraz otrzymało zgodę Komisji.”.

27. Strona 30, art. 37 ust. 1 akapit drugi zdanie pierwsze i drugie:

zamiast:

„Jeżeli krajowy organ nadzoru stwierdzi, że celów tych nie osiągnięto lub istnieje ryzyko, że nie zostaną one osiągnięte, natychmiast informuje o tym Komisję. Odnosne państwo członkowskie lub krajowy organ nadzorczy, bez zbędnej zwłoki stosuje wcześniej określone odpowiednie środki, uwzględniając środki zaradcze, o których mowa w art. 10 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/123, aby poprawić sytuację i osiągnąć cele określone w planie skuteczności działania.”.

powinno być:

„Jeżeli krajowy organ nadzoru stwierdzi, że nie zrealizowano tych docelowych parametrów lub istnieje ryzyko, że nie zostaną one zrealizowane, natychmiast informuje o tym Komisję. Odnosne państwo członkowskie lub krajowy organ nadzoru bez zbędnej zwłoki stosuje wcześniej określone odpowiednie środki, uwzględniając środki zaradcze, o których mowa w art. 10 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/123, aby poprawić sytuację i zrealizować docelowe parametry określone w planie skuteczności działania.”.

28. Strona 32, załącznik I sekcja 1 pkt 1.1 formuła wprowadzająca zdanie pierwsze:

zamiast:

„Minimalny poziom skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, jaki mają osiągnąć instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej uprawnione do świadczenia usług związanych ze służbami ruchu lotniczego.”.

powinno być:

„Minimalny poziom efektywności zarządzania bezpieczeństwem, jaki mają osiągnąć instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej uprawnione do świadczenia usług związanych ze służbami ruchu lotniczego.”.

29. Strona 32, załącznik I sekcja 1 pkt 1.2 lit. a) i b):

zamiast:

- „a) Wskaźnik wtargnięć na pas startowy na poziomie unijnym z uwzględnieniem wpływu na bezpieczeństwo obliczony zgodnie z sekcją 2 pkt 1.2 lit. a);
- b) Wskaźnik naruszeń minimów separacji na poziomie unijnym z uwzględnieniem wpływu na bezpieczeństwo obliczony zgodnie z sekcją 2 pkt 1.2 lit. b);”.

powinno być:

- „a) Wskaźnik wtargnięć na drogę startową na poziomie unijnym wpływających na bezpieczeństwo obliczony zgodnie z sekcją 2 pkt 1.2 lit. a);
- b) Wskaźnik naruszeń minimów separacji na poziomie unijnym wpływających na bezpieczeństwo obliczony zgodnie z sekcją 2 pkt 1.2 lit. b);”.

30. Strona 32, załącznik I sekcja 1 pkt 2.1 lit. a):

*zamiast:* „a) wskaźnik ten odpowiada stosunkowi długości odcinka faktycznej trajektorii na trasie (wg danych uzyskanych w wyniku nadzoru) do długości przebytego odcinka, zsumowanemu dla lotów IFR odbywających się w granicach lub przekraczających granice przestrzeni powietrznej, określonej w art. 1 i zwanej dalej »europejską przestrzenią powietrzną«;”;

*powinno być:* „a) wskaźnik ten odpowiada stosunkowi długości części na trasie faktycznej trajektorii (wg danych dozoru) do długości przebytego odcinka, zsumowanemu dla lotów IFR odbywających się w granicach lub przekraczających granice przestrzeni powietrznej, określonej w art. 1 i zwanej dalej »europejską przestrzenią powietrzną«;”.

31. Strona 32, załącznik I sekcja 1 pkt 2.2 lit. a) ppkt (i):

*zamiast:* „(i) różnica między długością odcinka na trasie trajektorii z ostatniego złożonego planu lotu a odpowiadającym jej odcinkiem odległości po ortodromie, zsumowana dla wszystkich lotów IFR odbywających się w granicach lub przekraczających granice europejskiej przestrzeni powietrznej;”;

*powinno być:* „(i) różnica między długością części na trasie trajektorii z ostatniego złożonego planu lotu a odpowiadającym jej odcinkiem odległości po ortodromie, zsumowana dla wszystkich lotów IFR odbywających się w granicach lub przekraczających granice europejskiej przestrzeni powietrznej;”.

32. Strona 33, załącznik I sekcja 1 pkt 2.2 lit. b) ppkt (i):

*zamiast:* „(i) wskaźnik ten odpowiada różnicy między długością odcinka po trasie najkrótszej ograniczonej trasy dostępnej do planowania lotu, obliczonej za pomocą algorytmów wyszukiwania ścieżek i systemów zatwierdzania planu lotu menedżera sieci, mierzonej między punktami wyjścia i wejścia dwóch rejonów kontrolowanych lotniska, a odpowiadającym jej odcinkiem odległości po ortodromie, zsumowanej dla wszystkich lotów IFR odbywających się w granicach lub przekraczających granice europejskiej przestrzeni powietrznej;”;

*powinno być:* „(i) wskaźnik ten odpowiada różnicy między długością części na trasie najkrótszej ograniczonej trasy dostępnej do planowania lotu, obliczonej za pomocą algorytmów wyszukiwania ścieżek i systemów zatwierdzania planu lotu menedżera sieci, mierzonej między punktami wyjścia i wejścia dwóch rejonów kontrolowanych lotniska, a odpowiadającym jej odcinkiem odległości po ortodromie, zsumowanej dla wszystkich lotów IFR odbywających się w granicach lub przekraczających granice europejskiej przestrzeni powietrznej;”.

33. Strona 33, załącznik I sekcja 1 pkt 2.2 lit. b) ppkt (ii):

*zamiast:* „(ii) wskaźnik ten uwzględnia ograniczenia przestrzeni powietrznej w dniach, kiedy prowadzone są działania wojskowe oraz w pozostałych dniach, opublikowane w dokumencie określającym dostępność trasy wydanym przez menedżera sieci oraz faktyczny status tras warunkowych w momencie złożenia ostatniego planu lotu;”;

*powinno być:* „(ii) wskaźnik ten uwzględnia ograniczenia przestrzeni powietrznej w dniach, kiedy prowadzone są działania wojskowe, oraz w pozostałych dniach, opublikowane w dokumencie określającym dostępność tras (ang. *Route Availability Document*) wydanym przez menedżera sieci oraz faktyczny status tras warunkowych w momencie złożenia ostatniego planu lotu;”.

34. Strona 33, załącznik I sekcja 1 pkt 2.2 lit. c) zdanie pierwsze:

*zamiast:* „Skuteczne korzystanie z zarezerwowanej lub wydzielonej przestrzeni powietrznej obliczane jako stosunek między pierwotnie wnioskowanym przydzielonym czasem na potrzeby rezerwacji lub wydzielaniem od ogólnego ruchu lotniczego a przydzielonym czasem ostatecznie wykorzystanym na potrzeby działań wymagających tego rodzaju wydzielenia lub rezerwacji.”,

*powinno być:* „Efektywne korzystanie z zarezerwowanej lub wydzielonej przestrzeni powietrznej obliczane jako stosunek między pierwotnie wnioskowanym czasem przydzielenia na potrzeby rezerwacji lub wydzielenia z ogólnego ruchu lotniczego a przydzielonym czasem ostatecznie wykorzystanym na potrzeby działań wymagających tego rodzaju wydzielenia lub rezerwacji.”.

35. Strona 33, załącznik I sekcja 1 pkt 3.1 lit. a):

*zamiast:* „a) opóźnienie ATFM na trasie to opóźnienie obliczane przez menedżera sieci wyrażone jako różnica między szacunkowym czasem startu a obliczonym czasem startu przydzielonym przez menedżera sieci;”,

*powinno być:* „a) opóźnienie ATFM na trasie to opóźnienie obliczane przez menedżera sieci wyrażone jako różnica między przewidywanym czasem startu a wyliczonym czasem startu przydzielonym przez menedżera sieci;”.

36. Strona 34, załącznik I sekcja 1 pkt 3.2 lit. a) ppkt (i):

*zamiast:* „(i) wskaźnik ten odpowiada powstałemu średniemu opóźnieniu ATFM przylotów przypadającemu na przylatujący lot IFR;”,

*powinno być:* „(i) wskaźnik ten odpowiada powstałemu średniemu opóźnieniu ATFM przylotów przypadającemu na dolatujący lot IFR;”.

37. Strona 34, załącznik I sekcja 1 pkt 3.2 lit. c) formuła wprowadzająca:

*zamiast:* „Średni czas, wyrażony w minutach, wszystkich opóźnień powodujących opóźnienie wylotu na lot, obliczony w sposób następujący:”,

*powinno być:* „Średni czas, wyrażony w minutach, opóźnienia startu wynikającego z wszystkich przyczyn przypadającego na lot, obliczony w sposób następujący:”.

38. Strona 34, załącznik I sekcja 1 pkt 4.1 formuła wprowadzająca:

*zamiast:* „Zmiana ogólnounijnych średnich ustalonych kosztów jednostkowych (DUC) trasowych służb żeglugi powietrznej z roku na rok, obliczona w następujący sposób:”,

*powinno być:* „Zmiana ogólnounijnego średniego ustalonego kosztu jednostkowego (DUC) trasowych służb żeglugi powietrznej z roku na rok, obliczona w następujący sposób:”.

39. Strona 34, załącznik I sekcja 1 pkt 4.1 lit. a):

*zamiast:* „a) wskaźnik ten, wraźany w procentach, odzwierciedla zmianę średniej ogólnounijnej ustalonych kosztów jednostkowych służb żeglugi powietrznej na trasie z roku na rok, wychodząc od wartości bazowej, o której mowa w art. 9 ust. 4 lit. a);”,

powinno być: „a) wskaźnik ten, wyrażany w procentach, odzwierciedla zmianę ogólnounijnego średniego ustalonego kosztu jednostkowego trasowych służb żeglugi powietrznej z roku na rok, wychodząc od wartości bazowej, o której mowa w art. 9 ust. 4 lit. a);”.

40. Strona 35, załącznik I sekcja 1 pkt 4.1 lit. c):

zamiast: „c) ogólnounijna średnia ustalonych kosztów jednostkowych służb żeglugi powietrznej na trasie to stosunek kosztów ustalonych na trasie do prognozy ruchu na trasie, wyrażony w trasowych jednostkach usługowych, spodziewany w każdym roku okresu odniesienia na poziomie Unii, zgodnie z założeniami Komisji na potrzeby ustanowienia ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania zgodnie z art. 9 ust. 3;”.

powinno być: „c) ogólnounijny średni ustalony koszt jednostkowy trasowych służb żeglugi powietrznej to stosunek trasowych kosztów ustalonych do prognozy ruchu trasowego, wyrażonej w trasowych jednostkach usługowych, spodziewanej w każdym roku okresu odniesienia na poziomie Unii, zgodnie z założeniami Komisji na potrzeby ustanowienia ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania zgodnie z art. 9 ust. 3;”.

41. Strona 35, załącznik I sekcja 1 pkt 4.1 lit. d):

zamiast: „d) średni ogólnounijny poziom DUC dla trasowych służb żeglugi powietrznej oblicza się w EUR i w ujęciu realnym.”.

powinno być: „d) ogólnounijny średni ustalony koszt jednostkowy trasowych służb żeglugi powietrznej oblicza się w EUR i w ujęciu realnym.”.

42. Strona 35, załącznik I sekcja 1 pkt 4.2 lit. b):

zamiast: „b) wskaźnik ten wyrażony jest w EUR i według wartości nominalnych.”.

powinno być: „b) wskaźnik ten wyrażony jest w EUR i w ujęciu nominalnym.”.

43. Strona 35, załącznik I sekcja 2 pkt 1.2 lit. a):

zamiast: „a) Wskaźnik wtargnięć na pas startowy w portach lotniczych w państwach członkowskich obliczony jako łączna liczba wtargnięć na pas startowy wpływających na bezpieczeństwo, do których doszło w tych portach lotniczych, podzielona przez całkowitą liczbę operacji IFR i VFR w tych portach lotniczych.”.

powinno być: „a) Wskaźnik wtargnięć na drogę startową w portach lotniczych w państwach członkowskich obliczony jako łączna liczba wtargnięć na drogę startową wpływających na bezpieczeństwo, do których doszło w tych portach lotniczych, podzielona przez całkowitą liczbę operacji IFR i VFR w tych portach lotniczych.”.

44. Strona 35, załącznik I sekcja 2 pkt 1.2 lit. c):

zamiast: „c) Wskaźnik wtargnięć na pas startowy obliczony jako łączna liczba wtargnięć na pas startowy wymagających reakcji służb ruchu lotniczego lub służb CNS i wpływających na bezpieczeństwo, do których doszło w danym porcie lotniczym, podzielona przez całkowitą liczbę operacji IFR i VFR w tym porcie lotniczym.”.

*powinno być:* „c) Wskaźnik wtargnięć na drogę startową w porcie lotniczym obliczony jako łączna liczba wtargnięć na drogę startową wymagających reakcji służb ruchu lotniczego lub służb CNS i wpływających na bezpieczeństwo, do których doszło w danym porcie lotniczym, podzielona przez całkowitą liczbę operacji IFR i VFR w tym porcie lotniczym.”.

45. Strona 35, załącznik I sekcja 2 pkt 1.2 lit. e):

*zamiast:* „e) W przypadku stosowania zautomatyzowanych systemów archiwizacji danych o bezpieczeństwie, korzystanie z tych systemów przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej jako elementu ich ram zarządzania ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa do gromadzenia, przechowywania i analizy w czasie zbliżonym do rzeczywistego danych związanych co najmniej z naruszeniami minimów separacji i wtargnięciami na pas startowy.”,

*powinno być:* „e) W przypadku stosowania zautomatyzowanych systemów archiwizacji danych o bezpieczeństwie, korzystanie z tych systemów przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej jako elementu ich ram zarządzania ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa do gromadzenia, przechowywania i analizy w czasie zbliżonym do rzeczywistego danych związanych co najmniej z naruszeniami minimów separacji i wtargnięciami na drogę startową.”.

46. Strona 36, załącznik I sekcja 2 pkt 2.1 lit. a):

*zamiast:* „a) wskaźnik ten stanowi porównanie długości odcinka na trasie faktycznej trajektorii otrzymanej z danych uzyskanych w wyniku nadzoru z długością przebytego odcinka, zsumowane dla lotów IFR odbywających się w granicach lub przekraczających granice europejskiej przestrzeni powietrznej;”,

*powinno być:* „a) wskaźnik ten stanowi porównanie długości części na trasie faktycznej trajektorii otrzymanej z danych dozorowania z długością przebytego odcinka, zsumowane dla lotów IFR odbywających się w granicach lub przekraczających granice lokalnej przestrzeni powietrznej;”.

47. Strona 36, załącznik I sekcja 2 pkt 2.2 lit. a) ppkt (i):

*zamiast:* „(i) różnica między długością odcinka na trasie trajektorii z ostatniego złożonego planu lotu a odpowiadającym jej odcinkiem odległości po ortodromie, zsumowana dla wszystkich lotów IFR odbywających się w granicach lub przekraczających granice lokalnej przestrzeni powietrznej;”,

*powinno być:* „(i) różnica między długością części na trasie trajektorii z ostatniego złożonego planu lotu a odpowiadającym jej odcinkiem odległości po ortodromie, zsumowana dla wszystkich lotów IFR odbywających się w granicach lub przekraczających granice lokalnej przestrzeni powietrznej;”.

48. Strona 36, załącznik I sekcja 2 pkt 2.2 lit. b) ppkt (i):

*zamiast:* „(i) wskaźnik ten odpowiada różnicy między długością odcinka po trasie najkrótszej ograniczonej trasy dostępnej do planowania lotu, obliczonej za pomocą algorytmów wyszukiwania ścieżek i systemów zatwierdzania planu lotu menedżera sieci, a długością przebytego odcinka, zsumowanej dla wszystkich lotów IFR odbywających się w granicach lub przekraczających granice lokalnej przestrzeni powietrznej;”,

*powinno być:* „(i) wskaźnik ten odpowiada różnicy między długością części na trasie najkrótszej ograniczonej trasy dostępnej do planowania lotu, obliczonej za pomocą algorytmów wyszukiwania ścieżek i systemów zatwierdzania planu lotu menedżera sieci, a długością przebytego odcinka, zsumowanej dla wszystkich lotów IFR odbywających się w granicach lub przekraczających granice lokalnej przestrzeni powietrznej;”.

49. Strona 36, załącznik I sekcja 2 pkt 2.2 lit. b) ppkt (ii):

*zamiast:* „(ii) wskaźnik ten uwzględnia ograniczenia przestrzeni powietrznej opublikowane w dokumencie dotyczącym dostępności tras wydanym przez menedżera sieci oraz status tras warunkowych aktualny w chwili złożenia ostatniego planu lotu;”;

*powinno być:* „(ii) wskaźnik ten uwzględnia ograniczenia przestrzeni powietrznej opublikowane w dokumencie określającym dostępność tras (ang. *Route Availability Document*) wydanym przez menedżera sieci oraz status tras warunkowych aktualny w chwili złożenia ostatniego planu lotu;”.

50. Strona 37, załącznik I sekcja 2 pkt 2.2 lit. d) ppkt (ii):

*zamiast:* „(ii) optymalny czas w oparciu o czasy przejścia ASMA jest określany dla każdej grupy lotów za pomocą tych samych parametrów – klasy statku powietrznego, sektora wejścia ASMA i pasa startowego do lądowania – i oznacza czas przejścia w okresach niskiego natężenia ruchu w porcie lotniczym, kiedy nie występują zatory;”;

*powinno być:* „(ii) optymalny czas w oparciu o czasy przejścia ASMA jest określany dla każdej grupy lotów o tych samych parametrach – klasy statku powietrznego, sektora wejścia ASMA i pasa startowego do lądowania – i oznacza czas przejścia w okresach niskiego natężenia ruchu w porcie lotniczym, kiedy nie występują zatory;”.

51. Strona 37, załącznik I sekcja 2 pkt 2.2 lit. e) ppkt (i):

*zamiast:* „(i) wskaźnik ten odpowiada stosunkowi łącznej liczby lądowań z wykorzystaniem techniki nieprzerwanego zniżania od punktu odniesienia na określonej wysokości ponad podłożem, określonej przez krajowy organ nadzoru, oraz całkowitej liczby operacji lądowania;”;

*powinno być:* „(i) wskaźnik ten odpowiada stosunkowi łącznej liczby lądowań z wykorzystaniem techniki nieprzerwanego zniżania od punktu odniesienia na określonej wysokości nad terenem, określonej przez krajowy organ nadzoru, oraz całkowitej liczby operacji lądowania;”.

52. Strona 38, załącznik I sekcja 2 pkt 3.1 lit. a) ppkt (ii):

*zamiast:* „(ii) wskaźnik ten obejmuje wszystkie loty IFR przekraczające granice lokalnej przestrzeni powietrznej i wszystkie przyczyny opóźnień ATFM, z wyłączeniem zdarzeń nadzwyczajnych; obejmuje on również loty IFR przekraczające granice innych przestrzeni powietrznych w przypadku zastosowania korekt z tytułu opóźnienia w wyniku procesu korekty opóźnień po przeprowadzeniu operacji koordynowanego przez menedżera sieci, za pośrednictwem którego zainteresowane strony zaangażowane w działalność operacyjną zgłaszają menedżerowi sieci kwestie związane z pomiarem, klasyfikacją i przypisaniem opóźnienia ATFM;”;

*powinno być:* „(ii) wskaźnik ten obejmuje wszystkie loty IFR przekraczające granice lokalnej przestrzeni powietrznej i wszystkie przyczyny opóźnień ATFM, z wyłączeniem zdarzeń nadzwyczajnych; obejmuje on również loty IFR przekraczające granice innych przestrzeni powietrznych w przypadku zastosowania korekty opóźnień będącej wynikiem pooperacyjnego procesu weryfikacji opóźnień koordynowanego przez menedżera sieci, za pośrednictwem którego zainteresowane strony zaangażowane w działalność operacyjną zgłaszają menedżerowi sieci kwestie związane z pomiarem, klasyfikacją i przypisaniem opóźnienia ATFM;”.

53. Strona 38, załącznik I sekcja 2 pkt 3.1 lit. b) ppkt (i):

*zamiast:* „(i) wskaźnik ten oznacza średnie opóźnienie dla przylotów w porcie lotniczym przylotu spowodowane regulacjami ATFM przypadające na przylatujący lot IFR.”;

powinno być: „(i) wskaźnik ten oznacza średnie opóźnienie dla przylotów w porcie lotniczym przylotu spowodowane regulacjami ATFM przypadające na dolatujący lot IFR.”.

54. Strona 38, załącznik I sekcja 2 pkt 3.2 lit. a):

zamiast: „a) Odsetek lotów IFR na szczeblu lokalnym, w odniesieniu do których przestrzegane są przydziały czasu na start wynikające z zarządzania przepływem ruchu lotniczego, obliczony dla całego roku kalendarzowego i dla każdego roku okresu odniesienia.”.

powinno być: „a) Odsetek lotów IFR przestrzegających przydzielone czasy na start na szczeblu lokalnym, wynikające z zarządzania przepływem ruchu lotniczego, obliczony dla całego roku kalendarzowego i dla każdego roku okresu odniesienia.”.

55. Strona 38, załącznik I sekcja 2 pkt 3.2 lit. c):

zamiast: „c) Średni czas opóźnienia dla odlotów z wszystkich przyczyn przypadający na lot (w minutach), obliczony na szczeblu lokalnym zgodnie z sekcją 1 pkt 3.2 lit. c).”.

powinno być: „c) Średni czas, wyrażony w minutach, opóźnienia startu wynikającego z wszystkich przyczyn przypadającego na lot, obliczony na szczeblu lokalnym zgodnie z sekcją 1 pkt 3.2 lit. c).”.

56. Strona 39, załącznik I sekcja 2 pkt 4.1 lit. a) ppkt (i):

zamiast: „(i) wskaźnik ten odpowiada stosunkowi między ustalonymi kosztami na trasie a prognozą ruchu w strefie pobierania opłat wyrażonemu w trasowych jednostkach usługowych, według oczekiwań na każdy rok okresu odniesienia na szczeblu lokalnym, uwzględnionych w planach skuteczności działania;”.

powinno być: „(i) wskaźnik ten odpowiada stosunkowi między trasowymi ustalonymi kosztami a prognozą ruchu w strefie pobierania opłat wyrażoną w trasowych jednostkach usługowych, według oczekiwań na każdy rok okresu odniesienia na szczeblu lokalnym, uwzględnionych w planach skuteczności działania;”.

57. Strona 39, załącznik I sekcja 2 pkt 4.1 lit. b) ppkt (i):

zamiast: „(i) wskaźnik ten odpowiada stosunkowi między ustalonymi kosztami a prognozą ruchu wyrażoną w terminalowych jednostkach usługowych, według oczekiwań na każdy rok okresu odniesienia na szczeblu lokalnym, uwzględnioną w planach skuteczności działania;”.

powinno być: „(i) wskaźnik ten odpowiada stosunkowi między ustalonymi kosztami a prognozą ruchu wyrażoną w terminalowych jednostkach usługowych, według oczekiwań na każdy rok okresu odniesienia na szczeblu lokalnym, uwzględnionych w planach skuteczności działania;”.

58. Strona 39, załącznik I sekcja 2 pkt 4.2 lit. b):

zamiast: „b) wskaźnik ten wyrażony jest w walucie krajowej i według wartości nominalnych;”.

powinno być: „b) wskaźnik ten wyrażony jest w walucie krajowej i w ujęciu nominalnym.”.

59. Strona 39, załącznik I sekcja 3 pkt 2.2:

*zamiast:* „2.2. **Wskaźniki monitorowania**  
Nadwyżki ATFM powyżej limitów przepustowości danego sektora zadeklarowanych przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej w przypadku obowiązywania przepisów ATFM, obliczone w następujący sposób:

- a) stosunek między okresem, w którym liczba lotów przekracza o ponad 10 % limity przepustowości danego sektora zadeklarowane przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej w przypadku obowiązywania przepisów ATFM, a łącznym okresem obowiązywania przepisów ATFM, obliczony dla całego roku kalendarzowego i dla każdego roku okresu odniesienia;
- b) do celów tego wskaźnika okres obowiązywania wspomnianych przepisów jest podzielony na godzinne cykle zachodzące na siebie w 20-minutowych odstępach.”,

*powinno być:* „2.2. **Wskaźniki monitorowania**  
Nadwyżki ATFM powyżej limitów przepustowości danego sektora zadeklarowanych przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej w przypadku stosowania regulacji ATFM, obliczone w następujący sposób:

- a) stosunek między okresem, w którym liczba lotów przekracza o ponad 10 % limity przepustowości danego sektora zadeklarowane przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej w przypadku stosowania regulacji ATFM, a łącznym okresem stosowania regulacji ATFM, obliczony dla całego roku kalendarzowego i dla każdego roku okresu odniesienia;
- b) do celów tego wskaźnika okres stosowania wspomnianych regulacji jest podzielony na godzinne cykle zachodzące na siebie w 20-minutowych odstępach.”.

60. Strona 40, załącznik I sekcja 3 pkt 4.2 lit. b):

*zamiast:* „b) Średnia dzienna liczba przepisów ATFM (w roku kalendarzowym), z których każdy powoduje mniej niż 200 minut opóźnienia.”,

*powinno być:* „b) Średnia dzienna liczba regulacji ATFM (w roku kalendarzowym), z których każda powoduje mniej niż 200 minut opóźnienia.”.

61. Strona 40, załącznik I sekcja 3 pkt 4.2 lit. e):

*zamiast:* „e) Faktyczne wykorzystanie zastrzeżonej lub wydzielonej przestrzeni powietrznej, obliczone zgodnie z sekcją 1 pkt 2.2 lit. c).”,

*powinno być:* „e) Efektywne wykorzystanie zastrzeżonej lub wydzielonej przestrzeni powietrznej, obliczone zgodnie z sekcją 1 pkt 2.2 lit. c).”.

62. Strona 40, załącznik I sekcja 3 pkt 5.1 lit. a):

*zamiast:* „a) wskaźnik ten odpowiada stosunkowi między kosztami rzeczywistymi wykonania zadań przez menedżera sieci a ruchem na trasie w trakcie okresu odniesienia, wyrażonym w trasowych jednostkach usługowych na poziomie obszaru geograficznego, gdzie menedżer sieci wykonuje zadania niezbędne do realizacji funkcji sieciowych;”,

*powinno być:* „a) wskaźnik ten odpowiada stosunkowi między kosztami rzeczywistymi wykonania zadań przez menedżera sieci a ruchem trasowym w trakcie okresu odniesienia, wyrażonym w trasowych jednostkach usługowych na poziomie obszaru geograficznego, gdzie menedżer sieci wykonuje zadania niezbędne do realizacji funkcji sieciowych;”.

63. Strona 41, załącznik II pkt 1.2 zdanie pierwsze:

*zamiast:* „Prognozy dotyczące ruchu, o których mowa w art. 10 ust. 2 lit. f) i g), wyrażone w przepływach IFR oraz w jednostkach usługowych stanowiących podstawę planu skuteczności działania na podstawie prognoz bazowych organizacji Eurocontrol (STATFOR).”

*powinno być:* „Prognozy dotyczące ruchu, o których mowa w art. 10 ust. 2 lit. f) i g), wyrażone w operacjach lotniczych IFR oraz w jednostkach usługowych stanowiących podstawę planu skuteczności działania na podstawie prognoz bazowych służb statystyczno-prognostycznych organizacji Eurocontrol (STATFOR).”

64. Strona 42, załącznik II pkt 3.3 formuła wprowadzająca:

*zamiast:* „Dodatkowe informacje uzasadniające krajowe docelowe parametry skuteczności działania lub docelowe parametry eksploatacyjne FAB w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym efektywności kosztowej.”

*powinno być:* „Dodatkowe informacje uzasadniające krajowe docelowe parametry skuteczności działania lub docelowe parametry skuteczności działania na szczeblu FAB w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym efektywności kosztowej.”

65. Strona 46, załącznik IV pkt 1.1:

*zamiast:* „Spójność krajowych docelowych parametrów skuteczności działania lub docelowych parametrów skuteczności działania na poziomie FAB w zakresie efektywności zarządzania bezpieczeństwem z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania, dzięki której – dla każdego roku kalendarzowego okresu odniesienia – poziom skuteczności zarządzania bezpieczeństwem odpowiada co najmniej odpowiednim ogólnounijnym docelowym parametrom skuteczności działania.”

*powinno być:* „Spójność krajowych docelowych parametrów skuteczności działania lub docelowych parametrów skuteczności działania na poziomie FAB w zakresie efektywności zarządzania bezpieczeństwem z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania, w ramach której – dla każdego roku kalendarzowego okresu odniesienia – poziom efektywności zarządzania bezpieczeństwem odpowiada co najmniej odpowiednim ogólnounijnym docelowym parametrom skuteczności działania.”

66. Strona 46, załącznik IV pkt 1.4:

*zamiast:* „1.4. EFEKTYWNOŚĆ KOSZTOWA

**Ustalony koszt jednostkowy na trasie**

- a) Zgodność tendencji w zakresie ustalonych kosztów jednostkowych na poziomie strefy pobierania opłat w okresie odniesienia z tendencją ustalonych kosztów jednostkowych w tym samym okresie w całej Unii, przy czym tendencje te wyraża się, jako wartości procentowe.

Do celów obliczania tych tendencji stosuje się obowiązujące ogólnounijne i lokalne docelowe parametry skuteczności działania oraz wartości bazowe ustalonych kosztów jednostkowych, o których mowa w art. 9 ust. 4 lit. a), oraz w art. 10 ust. 2 lit. a).

- b) Zgodność tendencji w zakresie ustalonych kosztów jednostkowych na poziomie strefy pobierania opłat w okresie obejmującym zarówno okres odniesienia planu skuteczności działania, jak i poprzedni okres referencyjny («długookresowa tendencja ustalonych kosztów jednostkowych») z tendencją ustalonych kosztów jednostkowych w tym samym okresie w całej Unii, przy czym tendencje te wyraża się, jako wartości procentowe.

Długoterminowy trend ustalonego kosztu jednostkowego na szczeblu strefy pobierania opłat oblicza się przy użyciu faktycznego kosztu jednostkowego na szczeblu strefy pobierania opłat w roku poprzedzającym rozpoczęcie poprzedniego okresu odniesienia.

- c) Spójność poziomu ustalonych kosztów jednostkowych: porównanie wartości bazowej ustalonego kosztu jednostkowego, o którym mowa w art. 10 ust. 2 lit. a), na poziomie danej strefy pobierania opłat z odpowiednią średnią wartością dla stref pobierania opłat, gdzie określony zgodnie z art. 9 ust. 4 lit. c) kontekst operacyjny i gospodarczy, w jakim działają instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, jest podobny.
- d) Odstępstwo od kryteriów, o których mowa w lit. a)–c), można uznać za konieczne i proporcjonalne, aby:
  - (i) umożliwić osiągnięcie docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym przepustowości na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, pod warunkiem że odchylenie od trendu ogólnounijnego ustalonych kosztów jednostkowych wynika wyłącznie z dodatkowych ustalonych kosztów środków niezbędnych do osiągnięcia parametrów docelowych skuteczności działania w kluczowym obszarze działania dotyczącym wydajności; albo
  - (ii) wdrożyć środki restrukturyzacyjne, które prowadzą do powstania kosztów restrukturyzacji, o których mowa w art. 2 ust. 18, pod warunkiem że odchylenie wynika wyłącznie z tych kosztów restrukturyzacji oraz że w planie skuteczności działania wykazano, że dane środki restrukturyzacyjne przyniosą użytkownikom przestrzeni powietrznej korzyści finansowe netto najpóźniej w kolejnym okresie odniesienia.”

powinno być:

#### „1.4. EFEKTYWNOŚĆ KOSZTOWA

##### **Ustalony koszt jednostkowy na trasie**

- a) Zgodność trendów w zakresie ustalonego kosztu jednostkowego na poziomie strefy pobierania opłat w okresie odniesienia z trendem ustalonego kosztu jednostkowego w tym samym okresie w całej Unii, przy czym trendy te wyraża się jako wartości procentowe.

Do celów obliczania tych trendów stosuje się obowiązujące ogólnounijne i lokalne docelowe parametry skuteczności działania oraz wartości bazowe ustalonego kosztu jednostkowego, o których mowa w art. 9 ust. 4 lit. a) oraz w art. 10 ust. 2 lit. a).
- b) Zgodność trendów w zakresie ustalonego kosztu jednostkowego na poziomie strefy pobierania opłat w okresie obejmującym zarówno okres odniesienia planu skuteczności działania, jak i poprzedni okres odniesienia (»długookresowy trend ustalonego kosztu jednostkowego«) z trendem ustalonego kosztu jednostkowego w tym samym okresie w całej Unii, przy czym trendy te wyraża się jako wartości procentowe.

Długookresowy trend ustalonego kosztu jednostkowego na szczeblu strefy pobierania opłat oblicza się przy użyciu faktycznego kosztu jednostkowego na szczeblu strefy pobierania opłat w roku poprzedzającym rozpoczęcie poprzedniego okresu odniesienia.
- c) Spójność poziomu ustalonego kosztu jednostkowego: porównanie wartości bazowej ustalonego kosztu jednostkowego, o której mowa w art. 10 ust. 2 lit. a), na poziomie danej strefy pobierania opłat z odpowiednią średnią wartością dla stref pobierania opłat, gdzie określony zgodnie z art. 9 ust. 4 lit. c) kontekst operacyjny i gospodarczy, w jakim działają instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, jest podobny.
- d) Odstępstwo od kryteriów, o których mowa w lit. a)–c), można uznać za konieczne i proporcjonalne, aby:
  - (i) umożliwić osiągnięcie docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym przepustowości na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, pod warunkiem że odchylenie od trendu ogólnounijnego ustalonego kosztu jednostkowego wynika wyłącznie z dodatkowych ustalonych kosztów środków niezbędnych do osiągnięcia parametrów docelowych skuteczności działania w kluczowym obszarze działania dotyczącym przepustowości; albo
  - (ii) wdrożyć środki restrukturyzacyjne, które prowadzą do powstania kosztów restrukturyzacji, o których mowa w art. 2 pkt 18, pod warunkiem że odchylenie wynika wyłącznie z tych kosztów restrukturyzacji oraz że w planie skuteczności działania wykazano, że dane środki restrukturyzacyjne przyniosą użytkownikom przestrzeni powietrznej korzyści finansowe netto najpóźniej w kolejnym okresie odniesienia.”

67. Strona 49, załącznik V lit. c):

- zamiast:* „c) spójność celów menedżera sieci w zakresie skuteczności zarządzania bezpieczeństwem z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania, dzięki którym – dla każdego roku kalendarzowego okresu odniesienia – poziom skuteczności zarządzania bezpieczeństwem odpowiada co najmniej odpowiednim ogólnounijnym docelowym parametrom skuteczności działania;”;
- powinno być:* „c) spójność celów menedżera sieci w zakresie efektywności zarządzania bezpieczeństwem z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania, w ramach której – dla każdego roku kalendarzowego okresu odniesienia – poziom efektywności zarządzania bezpieczeństwem odpowiada co najmniej odpowiednim ogólnounijnym docelowym parametrom skuteczności działania;”.

68. Strona 50, załącznik VI pkt 1.1 lit. a):

- zamiast:* „a) dane wykorzystane i obliczone przez menedżera sieci zgodnie z załącznikiem I i załącznikiem II do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/123, w tym plany lotu dla ogólnego ruchu lotniczego zgodnie z przepisami dotyczącymi lotów IFR, faktyczny przebieg tras, dane dotyczące dozoru w oparciu o 30-sekundową częstotliwość meldowania, opóźnienia ATFM na trasie i opóźnienia ATFM przylotu, zwolnienia z przepisów ATFM, przestrzeganie przydziałów czasu na start lub lądowanie ATFM oraz częstotliwość korzystania z tras warunkowych;”;
- powinno być:* „a) dane wykorzystane i obliczone przez menedżera sieci zgodnie z załącznikiem I i załącznikiem II do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/123, w tym plany lotu dla ogólnego ruchu lotniczego zgodnie z przepisami dotyczącymi lotów IFR, faktyczny przebieg tras, dane dozoru w oparciu o 30-sekundową częstotliwość meldowania, opóźnienia ATFM na trasie i opóźnienia ATFM przylotu, zwolnienia z regulacji ATFM, przestrzeganie przydziałów czasu ATFM oraz częstotliwość korzystania z tras warunkowych;”.

69. Strona 50, załącznik VI pkt 1.2 lit. c):

- zamiast:* „c) informacji zebranych przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, operatorów portów lotniczych i przewoźników lotniczych za pośrednictwem zautomatyzowanych systemów archiwizacji danych o bezpieczeństwie, w miarę ich dostępności, co najmniej na temat wtargnięć na pas startowy i naruszeń minimów separacji;”;
- powinno być:* „c) informacji zebranych przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, operatorów portów lotniczych i przewoźników lotniczych za pośrednictwem zautomatyzowanych systemów archiwizacji danych o bezpieczeństwie, w miarę ich dostępności, co najmniej na temat wtargnięć na drogę startową i naruszeń minimów separacji;”.

70. Strona 52, załącznik VII pkt 1.1 akapit drugi zdanie drugie:

- zamiast:* „Jeżeli państwa członkowskie zdecydują o stosowaniu przepisów niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do innych portów lotniczych, o których mowa w art. 1 ust. 4, w skonsolidowanej tabeli z wykorzystaniem wzoru zawartego w tabeli 1 można przedstawić koszty dla tych portów lotniczych, z wyjątkiem kosztów całkowitych, o których mowa w pkt 4.2 wzoru zawartego w tabeli 1, które należy przedstawić osobno dla każdego portu lotniczego.”;
- powinno być:* „Jeżeli państwa członkowskie zdecydują o stosowaniu przepisów niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do innych portów lotniczych, o których mowa w art. 1 ust. 4, koszty dla tych portów lotniczych można przedstawić w skonsolidowanej tabeli z wykorzystaniem wzoru zawartego w tabeli 1, z wyjątkiem kosztów całkowitych, o których mowa w pkt 4.2 wzoru zawartego w tabeli 1, które przedstawia się osobno dla każdego portu lotniczego.”.

71. Strona 53, załącznik VII, tabela 1, pkt 2.4:

*zamiast:* „2.4 Dozór”,

*powinno być:* „2.4 Dozorowanie”.

72. Strona 53, załącznik VII, tabela 1, pkt 2.8:

*zamiast:* „2.8 Koszty dozoru”,

*powinno być:* „2.8 Koszty nadzoru”.

73. Strona 54, załącznik VII, pkt 2.1 lit. h):

*zamiast:* „h) dla każdego podmiotu – opis i założenia w odniesieniu do każdej pozycji dodatkowych informacji (tabela 1 pkt 3), wraz z wyjaśnieniem głównych czynników uzasadniających zmiany w okresie odniesienia;”,

*powinno być:* „h) dla każdego podmiotu – opis i założenia w odniesieniu do każdej pozycji informacji uzupełniających (tabela 1 pkt 3), wraz z wyjaśnieniem głównych czynników uzasadniających zmiany w okresie odniesienia;”.

74. Strona 55, załącznik VIII, pkt 1.2 akapit pierwszy:

*zamiast:* „Współczynnik odległości dla danej strefy pobierania opłat oblicza się, dzieląc przez sto liczbę kilometrów lotu po ortodromie między lotniskiem odlotu w strefie pobierania opłat lub punktem wejścia do strefy pobierania opłat a lotniskiem przylotu w strefie pobierania opłat lub punktem wyjścia z tej strefy, zgodnie z faktyczną trasą lotu zarejestrowaną przez menedżera sieci.”,

*powinno być:* „Czynnik odległości dla danej strefy pobierania opłat oblicza się, dzieląc przez sto liczbę kilometrów lotu po ortodromie między lotniskiem odlotu w strefie pobierania opłat lub punktem wejścia do strefy pobierania opłat a lotniskiem przylotu w strefie pobierania opłat lub punktem wyjścia z tej strefy, zgodnie z faktyczną trasą lotu zarejestrowaną przez menedżera sieci.”.

75. Strona 55, załącznik VIII, pkt 1.3:

*zamiast:* „1.3. Czynnik wagi, wyrażony z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku, oblicza się jako pierwiastek kwadratowy z ilorazu uzyskanego przez podzielenie przez pięćdziesiąt liczby ton metrycznych wyrażonej z dokładnością do jednego miejsca po przecinku, stanowiącej maksymalną masę startową danego statku powietrznego wskazaną w instrukcji użytkownika w locie statku powietrznego.”,

*powinno być:* „1.3. Czynnik masy, wyrażony z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku, oblicza się jako pierwiastek kwadratowy z ilorazu uzyskanego przez podzielenie przez pięćdziesiąt liczby ton metrycznych wyrażonej z dokładnością do jednego miejsca po przecinku, stanowiącej certyfikowaną maksymalną masę startową danego statku powietrznego wskazaną w instrukcji użytkownika w locie statku powietrznego.”.

76. Strona 55, załącznik VIII, pkt 1.4:

*zamiast:* „Jeżeli w certyfikacie danego statku powietrznego podano kilka maksymalnych certyfikowanych mas startowych, stosuje się największą z nich.”,

powinno być: „Jeżeli dany statek powietrzny posiada kilka maksymalnych certyfikowanych mas startowych, stosuje się największą z nich.”.

77. Strona 55, załącznik VIII, pkt 1.5 akapit pierwszy:

zamiast: „Operatorzy statków powietrznych deklarują skład swojej floty oraz maksymalną masę startową wszystkich swoich statków powietrznych powietrznego organowi odpowiedzialnemu za pobieranie opłat zawsze, gdy ma miejsce zmiana i co najmniej raz w roku.”,

powinno być: „Operatorzy statków powietrznych deklarują skład swojej floty oraz certyfikowaną maksymalną masę startową wszystkich swoich statków powietrznych organowi odpowiedzialnemu za pobieranie opłat, zawsze gdy ma miejsce zmiana i co najmniej raz w roku.”.

78. Strona 57, załącznik IX, tabela 2, pkt 4.3:

zamiast: „4.3 Podział ryzyka związanego z ruchem – % dodatkowych przychodów zwrócony użytkownikom”,

powinno być: „4.3 % dodatkowych przychodów zwrócony użytkownikom, o którym mowa w art. 27 ust. 3 i w art. 27 ust. 5”.

79. Strona 57, załącznik IX, tabela 2, pkt 4.4:

zamiast: „4.4 Podział ryzyka związanego z ruchem – % utraconych przychodów przeniesiony na użytkowników przestrzeni powietrznej”,

powinno być: „4.4 % utraconych przychodów przeniesiony na użytkowników przestrzeni powietrznej, o którym mowa w art. 27 ust. 3 i w art. 27 ust. 5”.

80. Strona 57, załącznik IX, tabela 2, pkt 4.9:

zamiast: „4.9 **Podział ryzyka związanego z ruchem w odniesieniu do roku n (art. 27 ust. 2 – art. 27 ust. 5)**”,

powinno być: „4.9 **Korekta podziału ryzyka związanego z ruchem w odniesieniu do roku n (art. 27 ust. 2 – art. 27 ust. 5)**”.

81. Strona 57, załącznik IX, tabela 2, pkt 10.3:

zamiast: „10.3 Działalność gospodarcza (art. 25 ust. 3 lit. b))”,

powinno być: „10.3 Działalność komercyjna (art. 25 ust. 3 lit. b))”.

82. Strona 58, załącznik IX, tabela 3, nagłówek tabeli, ostatnia kolumna:

zamiast: „Po okresie referencyjnym”,

powinno być: „Po okresie odniesienia”.

83. Strona 59, załącznik IX, tabela 3, wiersz trzeci:

*zamiast:* „Przychody z działalności gospodarczej w roku n  
Przychody z działalności gospodarczej w roku n+1  
Przychody z działalności gospodarczej w roku n+2  
Przychody z działalności gospodarczej w roku n+3  
Przychody z działalności gospodarczej w roku n+4  
**Przychody z działalności gospodarczej ogółem (art. 25 ust. 3 lit. b)”,**

*powinno być:* „Przychody z działalności komercyjnej w roku n  
Przychody z działalności komercyjnej w roku n+1  
Przychody z działalności komercyjnej w roku n+2  
Przychody z działalności komercyjnej w roku n+3  
Przychody z działalności komercyjnej w roku n+4  
**Przychody z działalności komercyjnej ogółem (art. 25 ust. 3 lit. b)”,**

84. Strona 61, załącznik IX, pkt 4 lit. d):

*zamiast:* „d) opis różnic między ustalonymi kosztami a kosztami rzeczywistymi w roku wynikających ze zmian w kosztach, o których mowa w art. 28 ust. 3, w tym opis zmian, o których mowa w przytoczonym artykule;”,

*powinno być:* „d) opis różnic między ustalonymi kosztami a kosztami rzeczywistymi w roku n, wynikających ze zmian w kosztach, o których mowa w art. 28 ust. 3, w tym opis zmian, o których mowa w przytoczonym artykule;”,

85. Strona 65, załącznik XII, pkt 2 lit. e):

*zamiast:* „e) w stosownych przypadkach, służb zapewnianych na warunkach rynkowych zgodnie z art. 35 ust. 3 lit. b);”,

*powinno być:* „e) w stosownych przypadkach, służb planowanych do zapewnienia na warunkach rynkowych zgodnie z art. 35 ust. 3 lit. b);”,

86. Strona 66, załącznik XIII, pkt 1.1 formuła wprowadzająca:

*zamiast:* „W przypadku gdy krajowy organ nadzoru podejmie decyzję o zastosowaniu mechanizmu modulacji wartości modelowych na trasie zgodnie z art. 11 ust. 3 lit. c) ppkt (ii), lit. g) ppkt (iii) i (v), ten mechanizm modulacji może przebiegać według jednego lub obu poniższych punktów:”,

*powinno być:* „W przypadku gdy krajowy organ nadzoru podejmie decyzję o zastosowaniu mechanizmu modulacji trasowych wartości modelowych zgodnie z art. 11 ust. 3 lit. c) ppkt (ii), art. 11 ust. 3 lit. g) ppkt (iii) i art. 11 ust. 3 lit. g) ppkt (v), ten mechanizm modulacji może przebiegać według jednego lub obu poniższych punktów:”,

87. Strona 66, załącznik XIII, pkt 1.2 formuła wprowadzająca:

*zamiast:* „W przypadku gdy krajowy organ nadzoru podejmie decyzję o zastosowaniu mechanizmu modulacji wartości modelowych terminala zgodnie z art. 11 ust. 3 lit. c) ppkt (ii), lit. g) ppkt (iii) i (v), ten mechanizm modulacji może przebiegać według jednego lub obu poniższych punktów:”,

*powinno być:* „W przypadku gdy krajowy organ nadzoru podejmie decyzję o zastosowaniu mechanizmu modulacji terminalowych wartości modelowych zgodnie z art. 11 ust. 3 lit. c) ppkt (ii), art. 11 ust. 3 lit. g) ppkt (iii) i art. 11 ust. 3 lit. g) ppkt (v), ten mechanizm modulacji może przebiegać według jednego lub obu poniższych punktów:”,

88. Strona 66, załącznik XIII, pkt 2:

*zamiast:* „KALKULACJA KORZYŚCI I NIEKORZYSTNYCH ASPEKTÓW FINANSOWYCH”,

*powinno być:* „KALKULACJA KORZYŚCI I STRAT FINANSOWYCH”.

89. Strona 66, załącznik XIII, pkt 2.2 lit a):

*zamiast:* „a) Korzyść finansową, o której mowa w art. 11 ust. 3 lit. e), oblicza się jako odsetek ustalonych kosztów za rok  $n$ , odzyskiwanych od użytkowników przestrzeni powietrznej przez zwiększenie stawki jednostkowej w roku  $n + 2$ , w przypadku gdy realne opóźnienie ATFM przylotów przypadające na lot w roku  $n$  nie dochodzi do dolnej granicy symetrycznego zakresu, o którym mowa w art. 11 ust. 3 lit. d).

Wartość procentowa ustalonych kosztów powinna być łagodnie stopniowana od dolnej granicy symetrycznego zakresu do 50 % wartości modelowej, przy czym maksymalna określona wartość procentowa powinna być stosowana, gdy realne opóźnienie ATFM przylotów przypadające na lot w roku  $n$  wynosi nie więcej niż 50 % wartości modelowej.”.

*powinno być:* „a) 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 faktyczne opóźnienie ATFM przylotów przypadające na lot w roku  $n$  jest mniejsze niż dolna granica symetrycznego zakresu, o którym mowa w art. 11 ust. 3 lit. d).

Wartość procentową ustalonych kosztów stopniuje się łagodnie od dolnej granicy symetrycznego zakresu do 50 % wartości modelowej, przy czym maksymalną określoną wartość procentową stosuje się, gdy faktyczne opóźnienie ATFM przylotów przypadające na lot w roku  $n$  wynosi nie więcej niż 50 % wartości modelowej.”.

90. Strona 67, załącznik XIII, pkt 2.2 lit b):

*zamiast:* „b) Stratę finansową, o której mowa w art. 11 ust. 3 lit. e), oblicza się jako odsetek ustalonych kosztów za rok  $n$ , zwracanych użytkownikom przestrzeni powietrznej przez zmniejszenie stawki jednostkowej w roku  $n + 2$ , w przypadku gdy realne opóźnienie ATFM przylotów przypadające na lot w roku  $n$  przekracza górną granicę symetrycznego zakresu, o którym mowa w art. 11 ust. 3 lit. d).

Wartość procentowa ustalonych kosztów powinna być łagodnie stopniowana od górnej granicy symetrycznego zakresu do 150 % wartości modelowej, przy czym maksymalna określona wartość procentowa powinna być stosowana, gdy realne opóźnienie ATFM przylotów przypadające na lot w roku  $n$  wynosi co najmniej 150 % wartości modelowej.”.

*powinno być:* „b) Stratę finansową, o której mowa w art. 11 ust. 3 lit. e), oblicza się jako odsetek ustalonych kosztów za rok  $n$  i zwraca użytkownikom przestrzeni powietrznej przez zmniejszenie stawki jednostkowej w roku  $n+2$ , w przypadku gdy faktyczne opóźnienie ATFM przylotów przypadające na lot w roku  $n$  przekracza górną granicę symetrycznego zakresu, o którym mowa w art. 11 ust. 3 lit. d).

Wartość procentową ustalonych kosztów stopniuje się łagodnie od górnej granicy symetrycznego zakresu do 150 % wartości modelowej, przy czym maksymalną określoną wartość procentową stosuje się, gdy faktyczne opóźnienie ATFM przylotów przypadające na lot w roku  $n$  wynosi co najmniej 150 % wartości modelowej.”.

---