

Warszawa, dnia 10 czerwca 2015 r.

Poz. 33

**OGŁOSZENIE Nr 12
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 10 czerwca 2015 r.

w sprawie wymagań EUROCONTROL w zakresie przepisów systemu opłat trasowych

Na podstawie art. 23 ust. 2 pkt 1 w zw. z art. 130 ust. 11 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393 oraz z 2014 r. poz. 768) oraz § 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 września 2014 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań EUROCONTROL w zakresie przepisów systemu opłat trasowych (Dz. U. poz. 1229) ogłasza się następujące wymagania międzynarodowe w zakresie przepisów systemu opłat trasowych, ustanowione przez Europejską Organizację do Spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL):

- 1) Warunki stosowania systemu opłat trasowych oraz warunki uiszczania należności – stanowiące załącznik nr 1 do ogłoszenia;
- 2) Zasady ustalania podstawy kosztowej dla opłat trasowych i obliczania stawek jednostkowych – stanowiące załącznik nr 2 do ogłoszenia.

wz. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Wiceprezes ds. Standardów Lotniczych

Maciej Kozłowski

Załącznik nr 1 do ogłoszenia Nr 12
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 10 czerwca 2015 r.

Europejska Organizacja do spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej

Centralne Biuro Opłat Trasowych



Warunki stosowania systemu opłat trasowych oraz warunki uiszczania należności

Kwiecień 2015 r. (PL)

**EUROPEJSKA ORGANIZACJA DO SPRAW BEZPIECZEŃSTWA
ŻEGLUGI POWIETRZNEJ**

EUROCONTROL

WARUNKI STOSOWANIA

SYSTEMU OPŁAT TRASOWYCH

ORAZ

WARUNKI UISZCZANIA NALEŻNOŚCI

[Tekst zatwierdzony przez rozszerzoną Komisję, wszedł w życie dnia 20.05.2011 r. –
Załącznik 1 zaktualizowany w kwietniu 2015 r.]

Wydrukowany w 2015 r.

(Niniejsza wersja zastępuje wydanie nr 11.60.02)

WARUNKI STOSOWANIA SYSTEMU OPŁAT TRASOWYCH

ARTYKUŁ 1

1. Za każdy lot wykonany zgodnie z procedurami określonymi na podstawie norm i zalecanych metod postępowania Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w przestrzeni powietrznej objętej zakresem odpowiedzialności Umawiających się Państw jest pobierana opłata. Do celów opłat trasowych taka przestrzeń powietrzna jest podzielona na strefy pobierania opłat trasowych, określone przez Umawiające się Państwa i wymienione w załączniku 1.
2. Opłata stanowi wynagrodzenie za koszty ponoszone przez Umawiające się Państwa w odniesieniu do trasowych urzędów i służb żeglugi powietrznej, jak i obsługi systemu opłat trasowych, a także za koszty ponoszone przez EUROCONTROL przy prowadzeniu tego systemu.
3. Opłaty naliczone w danej strefie pobierania opłat mogą zostać obciążone podatkiem VAT. W takim przypadku EUROCONTROL może odzyskać wspomniany podatek na warunkach i zgodnie z zasadami ustalonymi z danym(i) Umawiającym(i) się Państwem(-ami).
4. Opłaty naliczone w danej strefie pobierania opłat mogą zostać objęte systemem(-ami) zachęt. EUROCONTROL może wdrożyć taki(e) system(y) na warunkach i zgodnie z zasadami ustalonymi z danym(i) Umawiającym(i) się Państwem(-ami).
5. Podmiotem zobowiązanym do wniesienia opłaty jest podmiot, który eksploatował statek powietrzny w czasie, kiedy wykonywany był lot. Do identyfikacji podmiotu eksploatującego statek można wykorzystać desygnator ICAO albo jakikolwiek inny uznawany desygnator identyfikacji lotu.
6. W przypadku gdy podmiot eksploatujący statek jest nieznan, za podmiot eksploatujący statek powietrzny uznaje się właściciela, chyba że wykaże on jakiś inny podmiot, który eksploatował statek powietrzny.

ARTYKUŁ 2

Za każdy lot wchodzący w przestrzeń powietrzną stref pobierania opłat wymienionych w załączniku 1 będzie pobierana jedna opłata (R), równa sumie naliczonych opłat w odniesieniu do tego lotu w przestrzeni powietrznej odpowiednich stref pobierania opłat:

$$R = \sum_n r_i$$

Pojedyncza opłata (r_i) za loty w strefie pobierania opłat (i) jest obliczana zgodnie z postanowieniami art. 3.

ARTYKUŁ 3

Opłatę za lot wykonany w danej strefie pobierania opłat (i) oblicza się według następującego wzoru:

$$r_i = t_i \times N_i$$

- 2 -

gdzie (r_i) jest opłatą, (t_i) stawką jednostkową opłaty, a (N_i) liczbą jednostek usługowych odpowiadającą temu lotowi.

ARTYKUŁ 4

Liczbę jednostek usługowych przypadającą na dany lot, wyrażoną jako (N_i), o której mowa w poprzednim artykule, oblicza się według następującego wzoru:

$$N_i = d_i \times p$$

gdzie (d_i) jest czynnikiem odległości w odniesieniu do strefy pobierania opłat (i), zaś (p) czynnikiem masy dla danego statku powietrznego.

ARTYKUŁ 5

1. Czynnikiem odległości (d_i) uzyskuje się, dzieląc przez sto (100) liczbę kilometrów ortodromicznej odległości pomiędzy:
 - lotniskiem startu znajdującym się w obrębie strefy pobierania opłat (i) lub punktem wejścia w tę strefę
 - a
 - pierwszym lotniskiem docelowym znajdującym się w obrębie tej strefy pobierania opłat (i) lub punktem wyjścia z tej strefy.

Wyżej wymienione punkty wejścia i wyjścia są punktami, w których boczne granice wspomnianej strefy pobierania opłat krzyżują się z trasą opisaną w planie lotu. Plan ten obejmuje wszelkie zmiany wprowadzone przez użytkownika do początkowo złożonego planu lotu oraz wszelkie zmiany zatwierdzone przez użytkownika, wprowadzone wskutek przepisów dotyczących zarządzania przepływem ruchu lotniczego.

2. W przypadku lotów kończących się na lotnisku, na którym się rozpoczęły, podczas których nie odbyło się międzylądowanie (loty okrężne), zastosowanie mają postanowienia art. 5 ust. 1, z wyjątkiem następujących dwóch przypadków:
 - a) jeśli loty okrężne są wykonywane wyłącznie w obrębie jednej strefy pobierania opłat, wówczas czynnik odległości uzyskuje się, dzieląc przez sto (100) liczbę kilometrów ortodromicznej odległości pomiędzy lotniskiem a najdalszym punktem od lotniska i mnożąc ją przez dwa (2);
 - b) jeśli loty okrężne są wykonywane w obrębie więcej niż jednej strefy pobierania opłat, wówczas zastosowanie mają postanowienia art. 5 ust. 1, z wyjątkiem tej strefy pobierania opłat, w której obrębie znajduje się punkt najdalszy od lotniska. W takim przypadku czynnik odległości uzyskuje się, dzieląc przez sto (100) liczbę kilometrów całkowitej ortodromicznej odległości pomiędzy punktem wejścia w taką strefę pobierania opłat a punktem najdalszym od lotniska oraz pomiędzy takim punktem najdalszym od lotniska a punktem wyjścia z tej strefy pobierania opłat.

- 3 -

3. Odległość, którą należy wziąć pod uwagę, jest zmniejszana o dwadzieścia (20) kilometrów dla każdego startu i każdego lądowania na terytorium Umawiającego się Państwa.

ARTYKUŁ 6

1. Czynniki masy (p) – wyrażony z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku – oblicza się jako pierwiastek kwadratowy z ilorazu uzyskanego przez podzielenie przez pięćdziesiąt (50) liczby ton metrycznych – wyrażonych z dokładnością do jednego miejsca po przecinku – stanowiącej maksymalną certyfikowaną masę startową danego statku powietrznego wskazaną w certyfikacie zdatości do lotu, podręczniku wykonywania lotu lub innym równoważnym oficjalnym dokumencie, w następujący sposób:

$$p = \sqrt{\frac{\text{Maks. masa startowa}}{50}}$$

Jeśli organy odpowiedzialne za pobieranie opłat nie znają maksymalnej certyfikowanej masy startowej statku powietrznego, czynnik masy oblicza się na podstawie masy najcięższego istniejącego statku powietrznego tego samego typu.

2. Jeśli statek powietrzny ma więcej niż jedną certyfikowaną maksymalną masę startową, czynnik masy ustala się na podstawie najwyższej maksymalnej masy startowej dozwolonej dla tego statku przez Państwo jego rejestracji.
3. Jeśli jednak podmiot eksploatujący statek powietrzny poinformował EUROCONTROL – do ostatniego dnia roboczego miesiąca kalendarzowego, w którym uległa zmianie jego flota statków powietrznych, i co najmniej raz w roku – że eksploatuje co najmniej dwa statki powietrzne będące różnymi wersjami tego samego typu, do każdego statku powietrznego tego typu, w celu obliczenia czynnika masy, stosuje się średnią wyliczoną z maksymalnych mas startowych wszystkich jego statków tego typu. Obliczeń tego czynnika dla każdego typu statku powietrznego i każdego podmiotu eksploatującego statek powietrzny dokonuje się przynajmniej raz do roku.

ARTYKUŁ 7

1. Stawka jednostkowa opłaty (t_i) jest ustalana w euro.
2. O ile dane Umawiające się Państwo(-a) nie zdecyduje(-a) inaczej, stawka jednostkowa opłaty dla strefy pobierania opłat, w której euro nie jest walutą krajową, jest obliczana ponownie co miesiąc przy zastosowaniu średniego miesięcznego kursu wymiany euro na walutę krajową z miesiąca poprzedzającego miesiąc, w którym został wykonany lot. Stosowany w tym celu kurs walutowy jest średnim miesięcznym „kursem zamknięcia” obliczonym przez Grupę Reutersa na podstawie dziennego kursu kupna.

ARTYKUŁ 8

1. Następujące loty są zwolnione z opłat:
 - a) loty wykonywane przez statki powietrzne, których maksymalna dopuszczalna

- 4 -

masa startowa wynosi mniej niż dwie (2) tony metryczne;

- b) loty wykonywane wyłącznie na potrzeby przewozu urzędujących monarchów i członków ich najbliższej rodziny, głów państw, szefów rządu oraz ministrów w ramach podróży oficjalnych. We wszystkich tych przypadkach cel lotu musi być należycie potwierdzony odpowiednim oznaczeniem statusu lotu lub uwagą w planie lotu;
 - c) loty poszukiwawcze i ratownicze dopuszczone przez właściwy organ.
2. Ponadto, w odniesieniu do strefy pobierania opłat objętej zakresem jego (ich) odpowiedzialności, Umawiające się Państwo(-a) może(-ga) zwolnić z opłat następujące loty:
- a) loty wojskowe wykonywane przez wojskowe statki powietrzne dowolnego Państwa;
 - b) loty szkoleniowe wykonywane wyłącznie w celu uzyskania licencji lub odpowiedniego uprawnienia w przypadku załogi lotniczej i pod warunkiem, że jest to uzasadnione odpowiednią uwagą w planie lotu. Loty te muszą być wykonywane wyłącznie w takiej strefie pobierania opłat. Nie mogą one służyć do przewozu pasażerów lub ładunku ani do przebazowania statku powietrznego;
 - c) loty wykonywane wyłącznie w celu sprawdzenia bądź przetestowania sprzętu wykorzystywanego lub przeznaczonego do wykorzystania w charakterze naziemnych pomocy nawigacyjnych, z wyłączeniem lotów służących do przebazowania danego statku powietrznego;
 - d) loty kończące się na lotnisku, z którego dany statek powietrzny wystartował, w czasie których nie wykonywano żadnych międzylądowań (loty okrężne);
 - e) loty wykonywane wyłącznie zgodnie z przepisami wykonywania lotów z widocznością (VFR) w danej strefie pobierania opłat;
 - f) loty z pomocą humanitarną dopuszczone przez odpowiedni właściwy organ;
 - g) loty służb celnych i policji.

ARTYKUŁ 9

Opłata będzie uiszczana w siedzibie organizacji EUROCONTROL zgodnie z warunkami uiszczania należności określonymi w załączniku 2. Stosowaną walutą obliczeniową będzie euro.

W przypadku gdy dłużnik nie uiścił należnej kwoty, mogą być zastosowane odpowiednie środki w celu ściągnięcia należności zgodnie z obowiązującym prawem.

ARTYKUŁ 10

Umawiające się Państwa opublikują warunki stosowania systemu opłat trasowych oraz stawki jednostkowe.

- 2 -

STREFY POBIERANIA OPŁAT TRASOWYCH

<u>Nazwa strefy pobierania opłat</u>	<u>Opis przestrzeni powietrznej</u>	<u>Umawiające się Państwa</u>
Albania	Rejon Informacji Powietrznej Tirana Górny Rejon Informacji Powietrznej Tirana	<u>Republika Albanii</u>
Armenia	Rejon Informacji Powietrznej Erywań	<u>Republika Armenii</u>
Austria	Rejon Informacji Powietrznej Wiedeń	<u>Republika Austrii</u>
Belgia – Luksemburg	Górny Rejon Informacji Powietrznej Bruksela Rejon Informacji Powietrznej Bruksela	<u>Królestwo Belgii / Wielkie Księstwo Luksemburga</u>
Bośnia i Hercegowina	Górny Rejon Informacji Powietrznej Sarajewo Rejon Informacji Powietrznej Sarajewo	<u>Bośnia i Hercegowina</u>
Bułgaria	Rejon Informacji Powietrznej Sofia powiększony o przestrzeń powietrzną określoną przez granice boczne „Obszaru DF 1” oraz pomniejszony o przestrzeń powietrzną określoną przez granice boczne „Obszaru DF 2”, gdzie: <ul style="list-style-type: none">• granice boczne „Obszaru DF 1” to 43°52'13"N 025°58'33"E – 43°56'47"N 025°44'32"E – 43°58'46"N 025°28'18"E – 43°58'24" N 025°00'09"E – 43°41'53"N 024°41'48"E – następnie granica państwowa pomiędzy Republiką Bułgarii i Rumunią do punktu wyjścia• granice boczne „Obszaru DF 2” to 43°44'08"N 028°30'04"E – 43°38'55"N 028°25'35"E – 44°08'26"N 027°01'01"E – następnie granica państwowa pomiędzy Republiką Bułgarii i Rumunią do punktu wyjścia	<u>Republika Bułgarii</u>
Była Jugosłowiańska Republika Macedonii	Rejon Informacji Powietrznej Skopje	<u>Była Jugosłowiańska Republika Macedonii</u>
Chorwacja	Rejon Informacji Powietrznej Zagrzeb Górny Rejon Informacji Powietrznej Zagrzeb	<u>Republika Chorwacji</u>
Cypr	Rejon Informacji Powietrznej Nikozja	<u>Republika Cypryjska</u>
Czechy	Rejon Informacji Powietrznej Praga	<u>Republika Czeska</u>

- 3 -

<u>Nazwa strefy pobierania opłat</u>	<u>Opis przestrzeni powietrznej</u>	<u>Umawiające się Państwa</u>
Dania	Rejon Informacji Powietrznej Kopenhaga	<u>Królestwo Danii</u>
Finlandia	Górny Rejon Informacji Powietrznej Finlandia Rejon Informacji Powietrznej Finlandia	<u>Republika Finlandii</u>
Francja	Górny Rejon Informacji Powietrznej Francja Rejon Informacji Powietrznej Paryż Rejon Informacji Powietrznej Brest Rejon Informacji Powietrznej Bordeaux Rejon Informacji Powietrznej Marsylia Rejon Informacji Powietrznej Reims	<u>Republika Francuska</u>
Grecja	Górny Rejon Informacji Powietrznej Ateny Rejon Informacji Powietrznej Ateny	<u>Republika Grecka</u>
Gruzja	Rejon Informacji Powietrznej Tbilisi	Gruzja
Hiszpania kontynentalna	Górny Rejon Informacji Powietrznej Madryt Rejon Informacji Powietrznej Madryt Górny Rejon Informacji Powietrznej Barcelona Rejon Informacji Powietrznej Barcelona	<u>Królestwo Hiszpanii</u>
Holandia	Rejon Informacji Powietrznej Amsterdam	<u>Królestwo Niderlandów</u>
Irlandia	Górny Rejon Informacji Powietrznej Shannon Rejon Informacji Powietrznej Shannon Oceaniczny Obszar Przejściowy Shannon wyznaczony przez następujące współrzędne geograficzne: 51°N 15°W, 51°N 8°W, 48°30'N 8°W, 49°N 15°W, 51°N 15°W przy poziomie FL55 i powyżej Północny Oceaniczny Obszar Przejściowy wyznaczony przez następujące współrzędne geograficzne: 57°N 15°W, 54°N 15°W, 57°N 10°W, 54°34'N 10°W przy poziomie FL55 i powyżej	<u>Irlandia</u>
Litwa	Rejon Informacji Powietrznej Wilno z wyłączeniem przestrzeni powietrznej wyznaczonej przez następujące współrzędne geograficzne: 56°07'07"N 018°03'49"E - wzdłuż granicy Rejonu Informacji Powietrznej do 56°20'43"N 018°30'23"E - wzdłuż granicy Rejonu Informacji Powietrznej do 56°15'10"N 019°15'37"E - 56°07'07"N 018°03'49"E	<u>Republika Litewska</u>
Lizbona	Górny Rejon Informacji Powietrznej Lizbona Rejon Informacji Powietrznej Lizbona	<u>Republika Portugalska</u> Lizbona

- 4 -

<u>Nazwa strefy pobierania opłat</u>	<u>Opis przestrzeni powietrznej</u>	<u>Umawiające się Państwa</u>
Łotwa	Rejon Informacji Powietrznej Ryga w tym część przestrzeni powietrznej wyznaczona przez następujące współrzędne geograficzne: 56°07'07"N 018°03'49"E – wzdłuż granicy Rejonu Informacji Powietrznej do 56°20'43"N 018°30'23"E – wzdłuż granicy Rejonu Informacji Powietrznej do 56°15'10"N 019°15'37"E - 56°07'07"N 018°03'49"E	<u>Republika Łotewska</u>
Malta	Górny Rejon Informacji Powietrznej Malta Rejon Informacji Powietrznej Malta	<u>Republika Malty</u>
Mołdawia	Rejon Informacji Powietrznej Kiszyniów	<u>Republika Mołdawii</u>
Niemcy	Górny Rejon Informacji Powietrznej Hanower Górny Rejon Informacji Powietrznej Nadrenia Rejon Informacji Powietrznej Brema Rejon Informacji Powietrznej Langen Rejon Informacji Powietrznej Monachium	<u>Republika Federalna Niemiec</u>
Norwegia	Górny Rejon Informacji Powietrznej Norwegia Rejon Informacji Powietrznej Norwegia Oceaniczny Rejon Informacji Powietrznej Bodø	<u>Królestwo Norwegii</u>
Polska	Rejon Informacji Powietrznej Warszawa	<u>Rzeczpospolita Polska</u>
Rumunia	Rejon Informacji Powietrznej Bukareszt powiększony o przestrzeń powietrzną określoną przez granice boczne „Obszaru DF 2” oraz pomniejszony o przestrzeń powietrzną określoną przez granice boczne „Obszaru DF 1”, gdzie: <ul style="list-style-type: none">• granice boczne „Obszaru DF 1” to 43°52'13"N 025°58'33"E – 43°56'47"N 025°44'32"E – 43°58'46"N 025°28'18"E – 43°58'24"N 025°00'09"E – 43°41'53"N 024°41'48"E – następnie granica państwowa pomiędzy Republiką Bułgarii i Rumunią do punktu wyjścia• granice boczne „Obszaru DF 2” to 43°44'08"N 028°30'04"E – 43°38'55"N 028°25'35"E – 44°08'26"N 027°01'01"E – następnie granica państwowa pomiędzy Republiką Bułgarii i Rumunią do punktu wyjścia	<u>Rumunia</u>
Santa Maria	Rejon Informacji Powietrznej Santa Maria	<u>Republika Portugalska</u>

- 5 -

<u>Nazwa strefy pobierania opłat</u>	<u>Opis przestrzeni powietrznej</u>	<u>Umawiające się Państwa</u>
Serbia/ Czarnogóra/ KFOR	Górny Rejon Informacji Powietrznej Belgrad Rejon Informacji Powietrznej Belgrad	<u>Republika Serbii/ Czarnogóra</u>
Słowacja	Rejon Informacji Powietrznej Bratysława	<u>Republika Słowacka</u>
Słowenia	Rejon Informacji Powietrznej Lublana	<u>Republika Słowenii</u>
Szwajcaria	Górny Rejon Informacji Powietrznej Szwajcaria Rejon Informacji Powietrznej Szwajcaria	<u>Konfederacja Szwajcarska</u>
Szwecja	Górny Rejon Informacji Powietrznej Szwecja Rejon Informacji Powietrznej Szwecja	<u>Królestwo Szwecji</u>
Turcja	Rejon Informacji Powietrznej Ankara Rejon Informacji Powietrznej Sztambuł	<u>Republika Turcji</u>
Węgry	Rejon Informacji Powietrznej Budapeszt	<u>Węgry</u>
Włochy	Górny Rejon Informacji Powietrznej Mediolan Rejon Informacji Powietrznej Mediolan Górny Rejon Informacji Powietrznej Rzym Rejon Informacji Powietrznej Rzym Górny Rejon Informacji Powietrznej Brindisi Rejon Informacji Powietrznej Brindisi	<u>Republika Włoska</u>
Wyspy Kanaryjskie	Górny Rejon Informacji Powietrznej Wyspy Kanaryjskie Rejon Informacji Powietrznej Wyspy Kanaryjskie	<u>Królestwo Hiszpanii</u>
Zjednoczone Królestwo	Górny Rejon Informacji Powietrznej Szkocja Rejon Informacji Powietrznej Szkocja Górny Rejon Informacji Powietrznej Londyn Rejon Informacji Powietrznej Londyn	<u>Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej</u>

ZAŁĄCZNIK 2**WARUNKI UISZCZANIA NALEŻNOŚCI****KLAUZULA 1**

1. Kwoty, na które wystawiono rachunek, są uiszczane w siedzibie organizacji EUROCONTROL w Brukseli.
2. Jednakże EUROCONTROL uzna wpłaty na konta założone w jej imieniu w bankach znajdujących się na terenie Państw, wyznaczonych przez właściwe organy systemu opłat trasowych, za wykonanie zobowiązania przez płatnika.
3. Należność z tytułu opłaty powstaje w dniu wykonania lotu. Najpóźniejszy termin płatności, przed którym EUROCONTROL ma otrzymać zapłatę, jest wskazywany na rachunku i przypada na 30 dni od daty wystawienia rachunku.

KLAUZULA 2

1. Z zastrzeżeniem postanowień ust. 2 niniejszej klauzuli, opłata będzie uiszczana w euro.
2. Każdy użytkownik będący obywatelem Umawiającego się Państwa, dokonując wpłaty do wyznaczonego banku znajdującego się na terenie Państwa, którego jest obywatelem, może spłacać dług w wymienialnej walucie tego Państwa.
3. Jeśli użytkownik korzysta z możliwości wspomnianej w poprzednim ustępie, wymiana kwoty w euro na kwotę w walucie krajowej jest dokonana po dziennym kursie wymiany walut stosowanym w przypadku transakcji handlowych w dniu i miejscu dokonania wpłaty.

KLAUZULA 3

Uznaje się, że organizacja EUROCONTROL otrzymała zapłatę w dniu, w którym należna kwota została przekazana na rachunek EUROCONTROL w wyznaczonym banku. Dzień ten jest dniem, w którym EUROCONTROL może wykorzystać fundusze.

KLAUZULA 4

1. Opłaty powinny być opatrzone oświadczeniem, w którym są podane odniesienia, daty i kwoty w euro dotyczące zapłaconych rachunków oraz wszelkich odliczonych not kredytowych. Wymóg odnośnie do przedstawienia kwot rachunków w euro stosuje się również do użytkowników korzystających z możliwości uiszczania opłat w walucie krajowej.
2. Jeśli opłata nie jest opatrzona informacjami określonymi w ust. 1 powyżej, tak aby można ją odnieść do określonego rachunku lub rachunków, EUROCONTROL odniesie opłatę:
 - najpierw do odsetek, a następnie
 - do najstarszych niezapłaconych rachunków.

- 2 -

KLAUZULA 5

1. Reklamacje dotyczące rachunków należy przedłożyć organizacji EUROCONTROL na piśmie lub w formie elektronicznej, zatwierdzonej uprzednio przez EUROCONTROL. Najpóźniejsza data, przed którą reklamacje muszą zostać otrzymane przez EUROCONTROL, jest wskazana na rachunku i przypada na 60 dni od daty wystawienia rachunku.
2. Data przedstawienia reklamacji jest datą jej otrzymania przez EUROCONTROL.
3. Reklamacje muszą być szczegółowe. Powinny im towarzyszyć wszelkie istotne dowody na ich poparcie.
4. Przedstawienie reklamacji przez użytkownika nie upoważnia go do jakichkolwiek odpisów od właściwego rachunku, o ile nie zezwala na to EUROCONTROL.
5. Jeśli EUROCONTROL i użytkownik są wobec siebie zarówno dłużnikami, jak i wierzycielami, rekompensaty nie są dokonywane bez wcześniejszej zgody organizacji EUROCONTROL.

KLAUZULA 6

1. Opłata nieuiszczona w terminie jest zwiększana przez dodanie odsetek naliczanych na podstawie stopy procentowej uzgodnionej przez właściwe organy, opublikowanej przez Umawiające się Państwa zgodnie z art. 10 Warunków stosowania systemu opłat trasowych. Odsetki, opatrzone nazwą „odsetki za spóźnione wpłaty”, są odsetkami prostymi naliczanymi codziennie od niezapłaconej zaległej kwoty.
2. Odsetki będą obliczane i ujęte w rachunkach w euro.

KLAUZULA 7

Jeśli dłużnik nie uiścił należnej kwoty, mogą być zastosowane odpowiednie środki w celu ściągnięcia należności.

Środki te mogą obejmować odmowę zapewnienia służb, zatrzymanie statku powietrznego lub inne środki egzekucyjne zgodne z obowiązującym prawem.

Załącznik nr 2 do ogłoszenia Nr 12
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 10 czerwca 2015 r.



Europejska Organizacja do spraw Bezpieczeństwa
Żeglugi Powietrznej

Centralne Biuro Opłat Trasowych

**ZASADY USTALANIA PODSTAWY KOSZTOWEJ DLA
OPŁAT TRASOWYCH I OBLICZANIA
STAWEK JEDNOSTKOWYCH**

**EUROPEJSKA ORGANIZACJA DO SPRAW BEZPIECZEŃSTWA ŻEGLUGI
POWIETRZNEJ**

E U R O C O N T R O L

**ZASADY USTALANIA PODSTAWY KOSZTOWEJ DLA
OPŁAT TRASOWYCH I OBLICZANIA
STAWEK JEDNOSTKOWYCH**

[Tekst zatwierdzony przez rozszerzoną Komisję dnia 1 października 2013 r.
Wszedł w życie dnia 1 listopada 2013 r.
Załącznik 1 i załącznik 5 zaktualizowane w kwietniu 2015 r.]

Wydrukowano w 2015 r.

(Niniejsze wydanie zastępuje wydanie nr 13.60.01 z listopada 2013 r.)

SPIS TREŚCI

	<u>Strona</u>
1. POSTANOWIENIA OGÓLNE	1
1.1. Wspólna polityka	1
1.2. Strefy pobierania opłat	1
1.3. Możliwe sposoby obliczania stawki jednostkowej	1
1.3.1. Metoda pełnego odzyskiwania kosztów	2
1.3.2. Metoda kosztów ustalonych	2
1.4. Przejrzystość kosztów i mechanizmu pobierania opłat	2
1.5. Konsultacje z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej	3
2. KOSZTY I ZASADY RACHUNKOWOŚCI	4
2.1. Ogólne zasady rachunkowości	4
2.2. Postanowienia ogólne dotyczące kosztów	4
2.3. Koszty: Rozbicie według rodzaju	6
2.3.1. Koszty personelu	6
2.3.2. Pozostałe koszty operacyjne	6
2.3.3. Amortyzacja	6
2.3.4. Koszt kapitału	7
2.3.5. Koszty wyjątkowe	8
2.3.6. Koszty restrukturyzacji	8
2.4. Koszty: Rozbicie według służb	8
2.4.1. Koszty zarządzania ruchem lotniczym (ATM)	8
2.4.2. Koszty łączności	9
2.4.3. Koszty nawigacji	9
2.4.4. Koszty dozoru	9
2.4.5. Koszty poszukiwania i ratownictwa (SAR)	9
2.4.6. Koszty informacji lotniczej	9
2.4.7. Koszty meteorologiczne (MET)	9
2.4.8. Koszty nadzoru	10
2.4.9. Inne koszty krajowe	10
2.5. Podział kosztów	11
3. OBLICZANIE STAWKI JEDNOSTKOWEJ	12
3.1. Postanowienia ogólne	12
3.1.1. Prognozy jednostek usługowych	12
3.1.2. Systemy zachęt	12
3.2. Metoda pełnego odzyskiwania kosztów	13
3.2.1. Obliczanie trasowych stawek jednostkowych	13
3.2.2. Mechanizm wprowadzania korekt	13
3.2.3. Zmiana stawki jednostkowej	13

3.3.	Metoda kosztów ustalonych	13
3.3.1.	Obliczanie trasowych stawek jednostkowych	13
3.3.2.	Konsultacje	14
3.3.3.	Podział ryzyka związanego z ruchem	15
3.3.4.	Podział kosztów	16
3.4.	Systemy zachęt	18
3.4.1.	Systemy zachęt dla instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej	18
3.4.2.	Systemy zachęt dla użytkowników przestrzeni powietrznej (modulacja opłat trasowych)	18
3.5.	Obliczanie regionalnej administracyjnej stawki jednostkowej	19
3.6.	Loty objęte zwolnieniem	19
3.7.	CNS, MET i służby informacji lotniczej podlegające warunkom rynkowym	20
3.8.	Wysoka inflacja	21
3.9.	Obliczanie stawki jednostkowej w euro	22
4.	MONITOROWANIE ZGODNOŚCI	22
4.1.	Odwołanie	22
4.2.	Weryfikacja opłat	22
5.	ŚRODKI EGZEKUCYJNE	22
6.	WEJŚCIE W ŻYCIE	22
<u>ZAŁĄCZNIKI</u>		
Załącznik I:	Lista stref pobierania opłat trasowych i wybranych sposobów obliczania stawek jednostkowych	23
Załącznik II:	Wzory tabel sprawozdawczych – Metoda pełnego odzyskiwania kosztów	25
Załącznik III:	Wzory tabel sprawozdawczych – Metoda kosztów ustalonych	31
Załącznik IV:	Koszty GNSS	41
Załącznik V:	Lista organizacji użytkowników przestrzeni powietrznej	43
Załącznik VI:	Słownik pojęć	45
Załącznik VII:	Szczególne wymogi przejrzystości zapewniania służb trasowych na warunkach rynkowych	49

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1. Wspólna polityka

Państwa będące stronami umowy wielostronnej w sprawie opłat trasowych postanowiły przyjąć wspólną politykę w odniesieniu do obliczania opłat i ustalania ich podstawy kosztowej.

Dlatego też Umawiające się Państwa przyjęły poniższe „Zasady ustalania podstawy kosztowej dla opłat trasowych i obliczania stawek jednostkowych” (zwane dalej „Zasadami”).

Zasady opierają się na zasadach określonych w „Politykach ICAO dotyczących opłat dla portów lotniczych i służb żeglugi powietrznej”, dokument ICAO 9082, oraz w „Podręczniku Ekonomiki Służb Żeglugi Powietrznej”, dokument ICAO 9161, wersje aktualne, z zastrzeżeniem modyfikacji wprowadzonych w celu uwzględnienia metod charakterystycznych dla systemu opłat trasowych EUROCONTROL.

Umawiające się Państwa zapewniają, że kwoty pobierane w ich imieniu posłużą do pokrycia kosztów trasowych określonych zgodnie z niniejszymi Zasadami.

1.2. Strefy pobierania opłat

1.2.1. Umawiające się Państwa ustanawiają strefy pobierania opłat trasowych w przestrzeni powietrznej wchodzącej w ich obszar odpowiedzialności, gdzie użytkownikom przestrzeni powietrznej zapewniane są służby trasowe.

1.2.2. Strefy pobierania opłat są wyznaczane z uwzględnieniem sposobu działania służb kontroli ruchu lotniczego (ATC), po konsultacji z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej.

1.2.3. Strefa pobierania opłat rozciąga się od ziemi do górnej przestrzeni powietrznej włącznie. Umawiające się Państwa mogą ustanowić strefę specjalną w złożonych przestrzeniach terminalowych wewnątrz strefy pobierania opłat.

1.2.4. Jeżeli strefa pobierania opłat obejmuje przestrzeń powietrzną więcej niż jednego Umawiającego się Państwa, Państwa te zapewniają spójność i jednolitość stosowania niniejszych Zasad do danej przestrzeni powietrznej oraz powiadają o tym EUROCONTROL.

1.2.5. Podstawy kosztowe i stawki jednostkowe są obliczane dla każdej strefy pobierania opłat.

1.3. Możliwe sposoby obliczania stawki jednostkowej

Możliwe są dwa sposoby obliczania stawek jednostkowych: w oparciu o pełne odzyskiwanie kosztów (dalej „metoda pełnego odzyskiwania kosztów”) oraz w oparciu o odzyskiwanie kosztów ustalonych (dalej „metoda kosztów ustalonych”).

Umawiające się Państwa ustalają podstawę kosztową w celu pokrycia kosztów trasowych systemów żeglugi powietrznej w obrębie swojej jurysdykcji zgodnie z jedną z dwóch metod opisanych poniżej.

Lista stref pobierania opłat i metod wybranych przez każde z Umawiających się Państw znajduje się w Załączniku I.

1.3.1. Metoda pełnego odzyskiwania kosztów

Opłaty trasowe są obliczane na rok „n” w oparciu o szacowane koszty i ruch lotniczy w danym roku. Mechanizm wprowadzania korekt jest stosowany w celu zapewnienia, że odzyskiwane są tylko rzeczywiste koszty służb. Mechanizm ten opisany jest w paragrafie 3.2.2.

Umawiające się Państwa, które wybrały metodę pełnego odzyskiwania kosztów, wdrażają odpowiednie prognozowe operacyjne systemy rachunkowości w celu obliczenia stawki jednostkowej na rok „n”, na podstawie których koszty na rok „n” są określone w oparciu o koszty rzeczywiste w ostatnim pełnym roku obrotowym (rok „n - 2”), zaktualizowane zgodnie z dostępnymi informacjami, w szczególności prognozami budżetowymi odnoszącymi się do lat „n - 1” i „n”. Należy podjąć odpowiednie kroki w celu uniknięcia podwójnego naliczania.

1.3.2. Metoda kosztów ustalonych

Koszt będący przedmiotem podziału pomiędzy użytkowników przestrzeni powietrznej stanowi ustalony koszt zapewniania służb żeglugi powietrznej. Koszty ustalone są to koszty określone przez Umawiające się Państwa na poziomie strefy pobierania opłat.

Bez uszczerbku dla korekty celów lub wdrożenia mechanizmu ostrzegawczego, koszty ustalone określa się przed rozpoczęciem każdego okresu odniesienia w ramach planów skuteczności działania dla każdego roku kalendarzowego w trakcie okresu odniesienia, w wartościach realnych i nominalnych.

Okres odniesienia obejmuje co najmniej trzy lata, lecz nie więcej niż pięć lat.

1.4. Przejrzystość kosztów i mechanizmu pobierania opłat

1.4.1. Bez uszczerbku dla paragrafu 1.4.2 lub paragrafu 3.7, Umawiające się Państwa ustalają podstawę kosztową w walucie krajowej.

1.4.2. Jeżeli ustanowiona została wspólna strefa pobierania opłat z jedną stawką jednostkową, zainteresowane Umawiające się Państwa zapewniają przeliczenie kosztów krajowych na euro albo walutę krajową jednego z zainteresowanych Państw w celu zapewnienia przejrzystości obliczenia jednej stawki jednostkowej. Takie Umawiające się Państwa informują EUROCONTROL o tym, jaka waluta jest stosowana.

1.4.3. Umawiające się Państwa przekazują dane do Centralnego Biura Opłat Trasowych (CRCO) EUROCONTROL zgodnie z wzorami tabel, znajdującymi się w Załącznikach II i III. Dane wstępne przekazywane są nie później niż 1 czerwca każdego roku. Dane ostateczne przekazywane są nie później niż 1 listopada każdego roku.

1.4.4. Umawiające się Państwa zapewniają coroczne ustalanie stawek jednostkowych dla każdej strefy pobierania opłat.

1.4.5. W przypadku Umawiających się Państw, stosujących metodę pełnego odzyskiwania kosztów, koszty obejmują okres do roku „n + 4”.

1.4.6. W przypadku Umawiających się Państw, stosujących metodę kosztów ustalonych, dane obejmują bieżący okres odniesienia.

1.4.6.1. Bez uszczerbku dla paragrafu 1.4.6.2, stawki jednostkowe nie będą zmieniane w ciągu roku.

Proces ustalania stawek jednostkowych jest następujący:

- (a) Dla każdego roku okresu odniesienia, stawki jednostkowe dla roku „n” oblicza się do 1 listopada roku „n - 1” w oparciu o ustalone koszty jednostkowe zawarte w planach skuteczności działania i korekty określone w paragrafie 3.3.1.
- (b) Umawiające się Państwo przedstawia EUROCONTROL stawki jednostkowe dla roku „n” do 1 czerwca roku „n - 1” zgodnie z wymaganiami określonymi w paragrafie 3.3.2.
- (c) Umawiające się Państwa informują EUROCONTROL o stawkach jednostkowych dla każdej strefy pobierania opłat nie później niż 1 listopada roku „n - 1”.

1.4.6.2. Jeżeli plany skuteczności działania:

- przyjęto po 1 listopada roku poprzedzającego rok rozpoczęcia okresu odniesienia; albo
- skorygowano po korekcie celów lub po wdrożeniu mechanizmu ostrzegawczego w wyniku okoliczności, których nie można było przewidzieć na początku okresu odniesienia, a zarazem niemożliwych do usunięcia oraz pozostających poza kontrolą Umawiającego się Państwa;

stawki jednostkowe przelicza się ponownie, w razie konieczności, w oparciu o ostateczny przyjęty plan lub stosowne działania naprawcze.

W takiej sytuacji Umawiające się Państwa obliczają i wdrażają swoją stawkę jednostkową zgodnie z przyjętym planem skuteczności działania jak najwcześniej w pierwszym roku okresu odniesienia lub w pierwszym roku stosowania skorygowanych planów skuteczności działania i celów. Różnicę w przychodach wynikającą z tymczasowego stosowania wcześniejszej stawki jednostkowej przenosi się, obliczając stawkę jednostkową na rok następny. Przez pierwszy rok okresu odniesienia lub pierwszy rok stosowania skorygowanych planów skuteczności działania i celów, mechanizm podziału ryzyka związanego z ruchem, opisany w paragrafie 3.3.3, stosuje się w oparciu o koszty ustalone i jednostki usługowe zawarte w ostatecznym przyjętym planie skuteczności działania oraz faktyczne jednostki usługowe w danym roku.

1.5. **Konsultacje z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej**

- 1.5.1. Umawiające się Państwa zapewniają przeprowadzanie regularnych konsultacji w sprawie polityki pobierania opłat z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej. W tym celu Umawiające się Państwa dostarczają takim przedstawicielom niezbędnych informacji na temat mechanizmu pobierania opłat, określonych w Załącznikach II albo III, oraz organizują efektywne i przejrzyste posiedzenia konsultacyjne w celu zaprezentowania tych informacji w obecności odpowiednich instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.

Stosowną dokumentację, wyłączwszy informacje poufnej natury, należy udostępnić przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej oraz EUROCONTROL nie później niż trzy tygodnie przed posiedzeniem konsultacyjnym.

- 1.5.2. Umawiające się Państwa lub instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej organizują wymianę informacji na temat podstaw kosztowych, planowanych inwestycji i przewidywanego ruchu z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej, jeśli wyrażą oni takie życzenie. Następnie w przejrzysty sposób przedstawiają przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej i EUROCONTROL swoje koszty określone zgodnie z Zasadami.

Informacje jawne, o których mowa powyżej, podaje się w oparciu o tabele sprawozdawcze i szczegółowe reguły określone w Załącznikach II albo III (tabele sprawozdawcze 1 i 2 wraz z informacjami dodatkowymi).

- 1.5.3. Konsultacje z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej (organizacji wymienionych w Załączniku V), prowadzone przez rozszerzony Komitet ds. Opłat Trasowych, dotyczą wstępnych i ostatecznych szacowanych wartości podstaw kosztowych na rok „n” oraz wszelkich zmian Zasad.
- 1.5.4. Postanowienia powyższych paragrafów mają również zastosowanie do ewentualnych korekt stawki jednostkowej w ciągu roku. Zainteresowane Umawiające się Państwa zapewniają konsultacje w ramach rozszerzonego Komitetu z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej na temat skorygowanych wartości szacowanych podstaw kosztowych i stawek jednostkowych.

2. KOSZTY I ZASADY RACHUNKOWOŚCI

2.1. Ogólne zasady rachunkowości

- 2.1.1. Umawiające się Państwa zapewniają sporządzenie, poddanie audytowi i opublikowanie sprawozdań finansowych przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, niezależnie od ich systemu własności bądź formy prawnej. Sprawozdania te muszą być zgodne z Międzynarodowymi Standardami Rachunkowości / Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej (MSR/MSSF). Jeżeli z uwagi na status prawny instytucji zapewniającej służby osiągnięcie pełnej zgodności z Międzynarodowymi Standardami Rachunkowości nie jest możliwe, Umawiające się Państwo zapewnia osiągnięcie przez instytucję zapewniającą służby zgodności w maksymalnym możliwym zakresie.
- 2.1.2. W każdym przypadku Umawiające się Państwa zapewniają opublikowanie rocznych sprawozdań przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz poddawanie się przez te instytucje niezależnemu audytowi.
- 2.1.3. Umawiające się Państwa zapewniają, że dostarczając zespół służb, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej określają w wewnętrznych systemach rachunkowości odpowiednie koszty i dochody ze służb trasowych, rozbite zgodnie z Zasadami, oraz, gdzie ma to zastosowanie, prowadzą rachunki zbiorcze usług pozalotniczych, jak miałyby to miejsce, gdyby rzeczony usługi były dostarczane przez osobne przedsiębiorstwa.
- 2.1.4. Umawiające się Państwa wyznaczają właściwe organy, które mają prawo wglądu w księgi rachunkowe instytucji zapewniających służby trasowe w przestrzeni powietrznej wchodzącej w ich obszar odpowiedzialności.
- 2.1.5. Okres obrachunkowy trwa od 1 stycznia do 31 grudnia.

2.2. Postanowienia ogólne dotyczące kosztów

- 2.2.1. Opłaty trasowe odzwierciedlają koszty poniesione bezpośrednio i pośrednio w celu zapewnienia służb trasowych, w tym koszty EUROCONTROL. Koszty służb trasowych finansowane są z opłat trasowych nakładanych na użytkowników służb trasowych lub ewentualnie z innych przychodów, bez naruszenia możliwości finansowania zwolnień udzielanych niektórym użytkownikom służb trasowych z innych źródeł finansowania.

Przychody uzyskane z opłat trasowych ustalonych zgodnie z Zasadami nie mogą być wykorzystywane do finansowania działalności handlowej instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.

- 2.2.2. Pod uwagę bierze się całość trasowych obiektów, urządzeń i służb żeglugi powietrznej, za które każde Umawiające się Państwo ponosi odpowiedzialność na mocy Regionalnych Porozumień dotyczących Żeglugi Powietrznej ICAO i powiązanego z nimi Regionalnego Planu Żeglugi Powietrznej, stanowiącego podstawę planów krajowych. Oznacza to, że uwzględnić można tylko te obiekty, urządzenia i służby zapewniane dla lotnictwa cywilnego i wojskowego, które działają zgodnie z zasadami i przepisami ICAO (ogólny ruch lotniczy: GAT). Umawiające się Państwa stosują Zasady do wszystkich instytucji zapewniających obiekty, urządzenia i służby żeglugi powietrznej, których koszty są uwzględniane w ich podstawach kosztowych.
- 2.2.3. Instytucje te określają koszty ponoszone w celu zapewnienia służb trasowych w odniesieniu do obiektów, urządzeń i służb przewidzianych i wdrożonych zgodnie z odpowiednim Regionalnym Planem Żeglugi Powietrznej ICAO w strefach pobierania opłat trasowych wchodzących w ich obszar odpowiedzialności. Koszty obejmują wydatki administracyjne, szkolenia, badania, testy i próby oraz działalność badawczo-rozwojową prowadzoną w związku z tymi służbami.
- 2.2.4. Umawiające się Państwa mogą określić następujące koszty, jeśli są one ponoszone w związku z zapewnianiem służb trasowych:
- (a) koszty ponoszone przez właściwe organy krajowe;
 - (b) koszty ponoszone przez podmioty uprawnione, tzn. działające w imieniu tych organów krajowych;
 - (c) koszty wynikające z umów międzynarodowych.
- 2.2.5. Bez uszczerbku dla innych źródeł finansowania, część przychodów pochodzących z opłat trasowych może być wykorzystana na sfinansowanie wspólnych projektów w zakresie funkcji związanych z siecią, mających szczególne znaczenie dla poprawy ogólnej skuteczności zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej zgodnie z obowiązującym prawem. W takich przypadkach Umawiające się Państwa zapewniają wdrożenie kompleksowych i przejrzystych praktyk rachunkowych, aby użytkownicy służb trasowych nie byli podwójnie obciążani kosztami.
- 2.2.6. Koszty kwalifikujących się służb, obiektów, urządzeń i działań wyliczane są w taki sposób aby były spójne z księgami rachunkowymi, o których mowa w paragrafie 2.1 powyżej, za okres od 1 stycznia do 31 grudnia. Jednorazowe skutki wynikające z wdrożenia MSR/MSSF można rozłożyć na okres nieprzekraczający 15 lat.
- 2.2.7. Wszelkie korekty wykraczające poza zakres postanowień MSR/MSSF precyzuje się w ramach informacji dodatkowych, dostarczanych zgodnie z Załącznikiem II lub III.
- 2.2.8. Koszty związane z zapewnianiem służb trasowych obejmują podatki niepodlegające zwrotowi i oblicza się je w wysokości pomniejszonej o przychody dodatkowe.
- W takim przypadku szczegóły i wartości liczbowe podaje się w ramach informacji dodatkowych.
- 2.2.9. Koszty te 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.

2.3. Koszty. Rozbicie według rodzaju

2.3.1. Koszty personelu

Koszty personelu obejmują wynagrodzenie brutto, wynagrodzenie za pracę w nadgodzinach, opłacane przez pracodawcę składki na ubezpieczenie społeczne oraz koszty emerytur i inne świadczenia. Koszty emerytur można obliczyć na podstawie racjonalnych założeń w oparciu o system zarządzania programem emerytalnym lub prawo krajowe, zależnie od sytuacji. Jeżeli istnieje taka potrzeba, założenia są precyzowane w ramach informacji dodatkowych.

2.3.2. Pozostałe koszty operacyjne

Pozostałe koszty operacyjne obejmują koszty ponoszone w wyniku zakupu towarów i usług wykorzystywanych w celu zapewnienia służb trasowych, do których należą w szczególności: usługi zlecone, personel zewnętrzny, materiały, energia, media, wynajem budynków, wyposażenie i urządzenia, konserwacja, koszty ubezpieczenia i koszty podróży. W przypadku gdy instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego nabywa inne służby trasowe, wlicza ona faktyczne wydatki poniesione na te służby do swoich pozostałych kosztów operacyjnych.

Na koszty operacyjne składają się:

- (a) koszty dzierżawy naziemnych linii przesyłowych;
- (b) koszty dzierżawy gruntu, wynajmu budynków i innych obiektów, w tym podatki i inne opłaty, w stosownych przypadkach;
- (c) koszty mediów, w tym wody, ogrzewania i wszystkich dostaw energii;
- (d) koszty wynajmu linii komunikacyjnych;
- (e) koszty napraw i konserwacji, wyłączony koszty personelu wewnętrznego, ale z uwzględnieniem sprzętu niepodlegającego kapitalizacji, np. części zamiennych lub innych drobnych pozycji wliczonych w koszty;
- (f) koszty operacyjne innych obiektów operacyjnych i wsparcia technicznego, w tym wsparcia administracyjnego, obsługi prawnej, konsultingu i audytu;
- (g) koszty oprogramowania użytkowego, chyba że stanowią inwestycję.

2.3.3 Amortyzacja

2.3.3.1. Do środków trwałych (rzeczowych oraz wartości niematerialnych i prawnych) zalicza się sprzęt i budynki wraz z ich infrastrukturą towarzyszącą, grunt, oprogramowanie podstawowe i ewentualnie oprogramowanie użytkowe, w tym opłacone podatki lub cła, w stosownych przypadkach.

Koszty amortyzacji dotyczą łącznej wartości środków trwałych wykorzystywanych do celów służb trasowych. Środki trwałe amortyzuje się zgodnie z oczekiwanym okresem eksploatacji przy zastosowaniu metody liniowej w odniesieniu do kosztów amortyzowanych środków trwałych.

Do obliczenia amortyzacji można stosować rachunkowość według kosztów historycznych albo według kosztów bieżących. Metodologia nie podlega zmianom w okresie trwania amortyzacji i jest zgodna z zastosowanym kosztem kapitału (nominalny koszt kapitału dla rachunkowości według kosztów historycznych i realny koszt kapitału dla rachunkowości według kosztów bieżących). W przypadku zastosowania systemu rachunkowości opartego o koncepcję kosztów bieżących, dla celów porównania i oceny wykazuje się

również równoważne wartości zgodne z kosztami historycznymi.

2.3.3.2. Obiekty, urządzenia i służby są uwzględniane dla danego roku, jeżeli są aktualnie eksploatowane albo oczekuje się, że wejdą do eksploatacji przed końcem tego roku. Obiekty i urządzenia, które zaczęto eksploatować w ciągu roku, uwzględnia się proporcjonalnie (na zasadzie „pro rata”).

Nie bierze się pod uwagę tymczasowego zamknięcia obiektu (np. z powodu awarii albo prac konserwacyjnych).

2.3.3.3. Wartości procentowe do obliczania amortyzacji środków trwałych określa się na podstawie oczekiwanego okresu eksploatacji i odpowiednich standardów MSR/MSSF.

2.3.3.4. Kiedy staje się jasne, że okres eksploatacji amortyzowanego środka trwałego będzie krótszy niż oczekiwano, przygotowując pierwotny plan amortyzacji, stosuje się jedną z poniższych dwóch metod:

- wartość księgową netto danego środka trwałego można odpisać na przestrzeni pozostałych lat skorygowanego okresu eksploatacji;
- dokładną kwotę wartości rezydualnej, pomniejszoną o ewentualny dochód ze zbycia środka, można dodać w całości, w roku obrotowym, w którym ma to miejsce, do amortyzacji naliczonej w tym roku.

2.3.3.5. Sprzęt i budynki nadal eksploatowane po upływie wspomnianego powyżej okresu amortyzacji uważa się za całkowicie zamortyzowane i nie uwzględnia się w związku z nimi żadnej amortyzacji ani kosztu kapitału. W razie wprowadzenia istotnych zmian sprzętu lub budynków w okresie ich amortyzacji lub po jego upływie, kwotę wydatków inwestycyjnych na te zmiany amortyzuje się według tych samych zasad.

2.3.3.6. Nie nalicza się amortyzacji od gruntów.

2.3.3.7. Dochody ze zbycia środków trwałych pomniejszają podstawę kosztową. W wyjątkowych okolicznościach można rozłożyć je na kilka lat, po wcześniejszym przeprowadzeniu konsultacji z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej.

2.3.3.8. Umawiające się Państwa, w których inflacja jest wysoka, mogą być zmuszone do stosowania innych sposobów obliczania amortyzacji, jak opisano w paragrafie 3.8 poniżej.

2.3.4. Koszt kapitału

2.3.4.1. Koszt kapitału jest równy iloczynowi:

- (a) sumy średniej wartości księgowej netto środków trwałych i ewentualnej korekty ogółu aktywów ustalonej przez Umawiające się Państwa, aktualnie eksploatowanych operacyjnie lub w trakcie budowy, wykorzystywanych przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej, oraz średniej wartości aktywów obrotowych netto, z wyłączeniem kategorii odsetkowych, niezbędnych do zapewniania służb trasowych; 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 punkcie (a), a zadłużeniem.

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

- 2.3.4.3. Dla celów punktu 2.3.4.1 powyżej, współczynniki wagowe 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 instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej. Stopa zwrotu z kapitału własnego obliczana jest w oparciu o rzeczywiste ryzyko finansowe ponoszone przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej.

W przypadku Umawiających się Państw stosujących metodę pełnego odzyskiwania kosztów, koszt kapitału stosowany dla kapitału własnego jest zatwierdzany przez Umawiające się Państwo (albo inny finansowy organ nadzorczy) przy uwzględnieniu niskiego ryzyka finansowego zapewniania służb trasowych. W obu przypadkach można jako wytyczne przyjąć stopę oprocentowania obligacji państwowych bądź stawki płacone na rynkach finansowych przez przedsiębiorstwa o porównywalnie niskim ryzyku finansowym.

W przypadku Umawiających się Państw stosujących metodę kosztów ustalonych, stopa zwrotu z kapitału własnego podana jest w planie skuteczności działania dla danego okresu sprawozdawczego i opiera się na rzeczywistym ryzyku finansowym ponoszonym przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej według oceny dokonanej przed rozpoczęciem okresu odniesienia.

2.3.5. Koszty wyjątkowe

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

2.3.6. Koszty restrukturyzacji

W przypadku Umawiających się Państw stosujących metodę kosztów ustalonych, wyliczenie kosztów faktycznych może obejmować odzyskanie kosztów restrukturyzacji instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, poniesionych w okresach odniesienia poprzedzających okres(y) odniesienia, w którym(-ych) koszty są odzyskiwane, pod warunkiem przedstawienia uzasadnienia biznesowego dowodzącego, że z upływem czasu taka restrukturyzacja przyniesie użytkownikom korzyści netto zgodnie z obowiązującym prawem.

Koszty restrukturyzacji to znaczące koszty ponoszone 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 zintegrowanego zapewniania służb, które to koszty Umawiające się Państwo chce odzyskać 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.

2.4. Koszty: Rozbicie według służb

2.4.1. Koszty zarządzania ruchem lotniczym (ATM)

Zarządzanie ruchem lotniczym (ATM) dzieli się na służby ruchu lotniczego (ATS), zarządzanie przepływem ruchu lotniczego (ATFM) i zarządzanie przestrzenią powietrzną (ASM), przy czym głównym składnikiem ATM są służby ruchu lotniczego (ATS).

Koszty ATS definiuje się jako koszty służb ruchu lotniczego zapewnianych dla statków powietrznych na trasie.

2.4.2. Koszty łączności

Koszty łączności to koszty lotniczych stałych oraz ruchomych służb umożliwiających łączność ziemia-ziemia, ziemia-powietrze oraz powietrze-powietrze dla celów ATC.

2.4.3. Koszty nawigacji

Koszty nawigacji to koszty obiektów, urządzeń i służb, które zapewniają statkowi powietrznemu informacje o pozycji i czasie, i obejmują globalny satelitarny system nawigacji (GNNS, por. Załącznik IV), gdy tylko jest to stosowne.

2.4.4. Koszty dozorowania

Koszty dozorowania to koszty obiektów, urządzeń oraz służb wykorzystywanych do określania wzajemnych pozycji statków powietrznych dla zapewnienia bezpiecznej separacji.

2.4.5. Koszty poszukiwania i ratownictwa (SAR)

W tej kategorii uwzględnia się koszty służb poszukiwania i ratownictwa, zapewnianych lotnictwu cywilnemu przez jakąkolwiek stałą jednostkę wyposażenia i personelu utrzymywaną dla celów zapewniania takich służb.

Na obiekty i urządzenia służb poszukiwania i ratownictwa składają się ośrodki koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego (RCC), ewentualne podośrodki koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego (RSC), statki powietrzne dalekiego, średniego i bliskiego zasięgu (w tym helikoptery oraz statki powietrzne ultra dalekiego i szczególnie dalekiego zasięgu), łodzie ratunkowe i statki/okręty ratownicze, jednostki ratownictwa górskiego oraz inne jednostki, siły oraz obiekty i urządzenia przeznaczone głównie lub wyłącznie do wykonywania funkcji poszukiwania i ratownictwa lotniczego lub mające możliwość wykonywania takich funkcji w razie potrzeby.

2.4.6. Koszty informacji lotniczej

Koszty informacji lotniczej to koszty służb utworzonych w określonym obszarze, odpowiedzialnych za zapewnienie informacji i danych lotniczych niezbędnych dla bezpieczeństwa, regularności i skuteczności żeglugi powietrznej.

2.4.7. Koszty meteorologiczne (MET)

2.4.7.1. Umawiające się Państwa wzmacniają współpracę pomiędzy zainteresowanymi organami krajowymi (władze lotnictwa cywilnego i władze meteorologiczne – jeżeli inne) a zainteresowanymi instytucjami zapewniającymi służby (instytucja zapewniająca lotnicze służby meteorologiczne i instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej – jeżeli inna) w celu upewnienia się, że koszty meteorologiczne nakładane na użytkowników służb trasowych są uzasadnione i odpowiednio ustalone.

2.4.7.2. Umawiające się Państwa zapewniają, że ich instytucja zapewniająca lotnicze służby meteorologiczne sporządza kompleksowy spis meteorologicznych obiektów, urządzeń i usług (bezpośrednich i podstawowych) oraz meteorologicznych produktów i funkcji lotniczych, potrzebnych wyłącznie w celu zaspokojenia wymagań lotniczych. Uzupełnieniem takiego spisu są odpowiednie odniesienia w Podręczniku Ekonomiki Służb Żeglugi Powietrznej ICAO (zwłaszcza Załącznik 3, wersja aktualna), Procedurach Służb

Żeglugi Powietrznej i Europejskim Planie Żeglugi Powietrznej, a także odniesienia w odpowiednich przepisach krajowych.

2.4.7.3. Informacje są udostępniane użytkownikom służb trasowych na poziomie produktu/funkcji. Umawiające się Państwa wprowadzają przejrzyste systemy rachunkowości kosztów, gdy tylko jest to praktycznie możliwe. Umawiające się Państwa zapewniają udostępnienie szczegółowej dokumentacji systemów rachunkowości kosztów (poczynając od spisu) odpowiednim przedstawicielom użytkowników służb trasowych po wdrożeniu takich systemów.

2.4.8. Koszty nadzoru

Na koszty nadzoru składają się koszty ponoszone przez Umawiające się Państwa w związku z nadzorem nad zapewnianiem służb żeglugi powietrznej, w szczególności w odniesieniu do bezpiecznego i skutecznego działania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.

2.4.9. Inne koszty krajowe

2.4.9.1. Definicja

Na inne koszty krajowe składają się koszty ponoszone przez Umawiające się Państwa w odniesieniu do zapewniania służb trasowych, o których mowa w paragrafie 2.2.4, oprócz powyższych „kosztów nadzoru”. Inne koszty krajowe obejmują:

- koszty EUROCONTROL, oprócz kosztów związanych z Centrum Kontroli Maastricht, oraz;
- w stosownych przypadkach, koszty wynikające z umów międzynarodowych.

2.4.9.2. Koszty EUROCONTROL

Koszty EUROCONTROL ustala się zgodnie z Zasadami na podstawie rocznego sprawozdania finansowego Agencji, przedstawionego do zatwierdzenia Stałej Komisji.

Różne kategorie kosztów EUROCONTROL są rozdzielane pomiędzy Umawiające się Państwa następująco:

- (a) koszty personelu i pozostałe koszty operacyjne w odniesieniu do Części I budżetu Agencji są rozdzielane pomiędzy Umawiające się Państwa zgodnie z metodą stosowaną do obliczenia wkładu tych Państw w budżet Agencji (Artykuł 19 Statutu Agencji);
- (b) koszty personelu i pozostałe koszty operacyjne w odniesieniu do Centrum Kontroli Maastricht są przydzielane do przestrzeni powietrznych, w których Centrum zapewnia służby, według kluczy podziału uzgodnionych przez zainteresowane Umawiające się Państwa;
- (c) amortyzacja i koszt kapitału EUROCONTROL są rozdzielane pomiędzy Umawiające się Państwa:
 - albo metodą stosowaną do obliczania wkładu tych Państw w budżet Agencji, np. w przypadku kosztów kapitału w odniesieniu do Części I;
 - albo zgodnie z regułą regionalizacji (tzn. koszty są przypisywane do przestrzeni powietrznej, w której zapewniane są służby) w odniesieniu do amortyzacji obiektów i urządzeń zapewniających służby trasowe (np. Centrum Kontroli Maastricht).

Odsetki uzyskane przez Agencję ze swoich własnych kont są odliczane od kosztów EUROCONTROL przed rozdziałem takich kosztów pomiędzy Umawiające się Państwa.

Koszty związane z Centrum Kontroli Maastricht są przedstawiane osobno.

2.5. Podział kosztów

2.5.1. Koszty kwalifikujących się służb, obiektów, urządzeń i działań w znaczeniu paragrafu 2.2 są przypisywane w przejrzysty sposób do stref pobierania opłat, w odniesieniu do których zostały one faktycznie poniesione.

2.5.2. Jeśli ponoszone koszty dotyczą różnych stref pobierania opłat trasowych, są one przypisywane proporcjonalnie na podstawie przejrzystej metodologii.

2.5.3. Koszty służb trasowych obejmują koszty, o których mowa powyżej, z wyłączeniem kosztów związanych ze służbami terminalowymi, definiowanymi następująco:

- (a) służby kontroli lotniska, lotniskowe służby informacji powietrznej, włączając służby doradcze ruchu lotniczego, oraz służby alarmowe;
- (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 proporcjonalną dystrybucję między trasowymi służbami żeglugi powietrznej i terminalowymi służbami żeglugi powietrznej.

Dla celów punktów (b) i (c) powyżej Umawiające się Państwa określają kryteria stosowane do rozdziału kosztów pomiędzy trasowymi służbami żeglugi powietrznej i terminalowymi służbami żeglugi powietrznej dla każdego portu lotniczego, i informują o nich EUROCONTROL.

W przypadku Państw stosujących metodę kosztów ustalonych ma to miejsce przed rozpoczęciem każdego okresu odniesienia.

2.5.4. Jeżeli niemożliwy jest statystyczny podział użytkowania obiektów i urządzeń ATS pomiędzy trasowe służby żeglugi powietrznej i terminalowe służby żeglugi powietrznej, obiekty i urządzenia te klasyfikuje się następująco:

- obiekty i urządzenia zapewniane głównie dla służb trasowych (przypisanie 75% odpowiednich kosztów do służb trasowych);
- obiekty i urządzenia zapewniane w tym samym stopniu dla służb trasowych i terminalowych (przypisanie 50% odpowiednich kosztów do służb trasowych);
- obiekty i urządzenia zapewniane głównie dla służb terminalowych (przypisanie 25% odpowiednich kosztów do służb trasowych).

Jeżeli niemożliwe jest bezpośrednio określenie użytkowania obiektu lub urządzenia ATS (np. dla celów cywilnych czy wojskowych), cywilni użytkownicy przestrzeni powietrznej pokrywają tylko koszty właściwie do nich przypisane.

2.5.5. W odniesieniu do łączności pomiędzy dwiema stacjami (typu „punkt-punkt”), kiedy niemożliwe jest dokładne przypisanie kosztów, do trasowych służb lub ośrodków telekomunikacyjnych przypisuje się 100% kosztów, jeżeli łączność jest nawiązywana pomiędzy dwoma ośrodkami służb trasowych, ale tylko 50% kosztów, jeżeli łączność jest nawiązywana pomiędzy ośrodkiem kontroli obszaru a ośrodkiem kontroli lotniska lub zbliżania.

- 2.5.6. Kiedy podstawa kosztowa obejmuje koszty SAR, zastosowanie mają następujące postanowienia:
- pod uwagę bierze się tylko obiekty, urządzenia i służby lotnicze objęte Regionalnym Planem Żeglugi Powietrznej ICAO;
 - podział kosztów, które pokrywają użytkownicy lotnictwa cywilnego i innego (wojskowego, rolniczego, transportu lądowego i morskiego, turystycznego itp.), poprzedza jakiegokolwiek odzyskiwanie kosztów od lotnictwa cywilnego;
 - podział kosztów przeprowadza się w taki sposób, aby żadni użytkownicy przestrzeni powietrznej nie zostali obciążeni kosztami, które nie są do nich właściwie przypisane;
 - operacje takie zostaną przeprowadzone z zachowaniem wymaganej precyzji i przejrzystości, zaś użytkownicy przestrzeni powietrznej otrzymają odpowiednie informacje, szczególnie w odniesieniu do kosztów zapewnianych obiektów, urządzeń i służb.
- 2.5.7. Koszty informacji lotniczej są albo przypisywane do służb trasowych, albo rozdzielane pomiędzy służby trasowe i inne.
- 2.5.8. W przypadku gdy lotom z widocznością (VFR) udziela się zwolnienia zgodnie z paragrafem 3.6, instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej identyfikuje koszty służb trasowych zapewnianych lotom VFR i oddziela je od kosztów służb dla lotów IFR. Koszty te mogą być ustalane za pomocą metody kosztów krańcowych z uwzględnieniem korzyści dla lotów IFR wynikających z udostępnienia służb lotom VFR.
- 2.5.9. Na koszty ponoszone w związku z lotami objętymi zwolnieniem składają się:
- (a) koszty objętych zwolnieniem lotów VFR, określone w paragrafie 2.5.8 powyżej, oraz;
 - (b) koszty objętych zwolnieniem lotów IFR, które wylicza się jako iloczyn kosztów poniesionych w związku z lotami IFR oraz stosunku liczby objętych zwolnieniem jednostek usługowych do całkowitej liczby jednostek usługowych, przy czym na całkowitą liczbę jednostek usługowych składają się jednostki usługowe dotyczące lotów IFR oraz jednostki usługowe dotyczące lotów VFR, jeżeli nie są objęte zwolnieniem. Koszty ponoszone w związku z lotami IFR są równe kosztom całkowitym pomniejszonym o koszty lotów VFR.

3. OBLICZANIE STAWKI JEDNOSTKOWEJ

3.1. Postanowienia ogólne

3.1.1. Prognozy jednostek usługowych

Umawiające się Państwa sporządzają prognozy jednostek usługowych.

3.1.2. Systemy zachęt

Umawiające się Państwa mogą ustanawiać lub zatwierdzać systemy zachęt polegających na korzystnych lub niekorzystnych finansowo rozwiązaniach stosowanych w sposób niedyskryminacyjny i przejrzysty w celu promowania ulepszeń w zakresie zapewniania służb trasowych, prowadzących do zmian w kalkulacji opłat określonych poniżej. Zachęty te mogą dotyczyć instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej i/lub użytkowników przestrzeni powietrznej.

3.2. Metoda pełnego odzyskiwania kosztów

3.2.1. Obliczanie trasowych stawek jednostkowych

Umawiające się Państwa, które stosują metodę pełnego odzyskiwania kosztów, obliczają swoją trasową stawkę jednostkową albo:

- przez podzielenie prognozowanej podstawy kosztowej na dany rok przez prognozowaną całkowitą liczbę jednostek usługowych na ten sam rok, albo
- przez podzielenie prognozowanej podstawy kosztowej pomniejszonej przez uwzględnienie lotów objętych zwolnieniem przez prognozowaną liczbę jednostek usługowych objętych opłatami na dany rok.

W obu przypadkach podstawę kosztową pomniejsza się o koszty objętych zwolnieniem lotów VFR oraz inne przychody w celu obliczenia stawki jednostkowej.

Niepełne odzyskanie kosztów w wyniku objęcia lotów zwolnieniem z opłat trasowych nie może być pokrywane przez innych użytkowników przestrzeni powietrznej.

Stawkę jednostkową oblicza się zgodnie z Załącznikiem II.

3.2.2. Mechanizm wprowadzania korekt

Zgodnie z paragrafem 1.3.1, niepełne lub nadmierne odzyskanie kosztów w wyniku różnicy pomiędzy dochodami/przychodami a kosztami jest przenoszone i uwzględniane w podstawie kosztowej roku „n”, lub do okresu wynoszącego maksymalnie sześć lat (dla lat od „n - 1” do „n + 4”) i uwzględniane w odpowiednich podstawach kosztowych. Do przeniesionych kwot stosuje się odpowiedni koszt kapitału. Kwoty przeniesione na dany rok są przeliczane na euro po kursie wymiany walut stosowanym dla innych kosztów w tym samym roku. Umawiające się Państwa, które chcą skorzystać z możliwości przeniesienia niepełnego lub nadmiernego odzyskania kosztów na okres dłuższy niż „n”, informują o tym rozszerzony Komitet pisemnie, załączając odpowiednie uzasadnienie.

3.2.3. Zmiana stawki jednostkowej

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

3.3. Metoda kosztów ustalonych

3.3.1. Obliczanie trasowych stawek jednostkowych

3.3.1.1 Umawiające się Państwa stosujące metodę kosztów ustalonych zgodnie z paragrafem 1.3.2 obliczają swoją trasową stawkę jednostkową przez rozpoczęciem każdego roku okresu odniesienia.

3.3.1.2. Oblicza się ją, dzieląc przez prognozowaną całkowitą liczbę trasowych jednostek usługowych dla danego roku, określoną w planie skuteczności działania, sumę algebraiczną następujących składników:

- i) koszty ustalone danego roku, wyrażone w wartościach nominalnych, określone w planie skuteczności działania;
- ii) korekta różnicy między prognozowaną a faktyczną inflacją, o której mowa w paragrafie 3.3.1.3;
- iii) odzyskanie kosztów restrukturyzacji, o których mowa w paragrafie 2.3.6;

- iv) przeniesienia wynikające z wdrożenia mechanizmu podziału ryzyka związanego z ruchem, o których mowa w paragrafie 3.3.3;
- v) przeniesienia z poprzedniego okresu odniesienia wynikające z wdrożenia mechanizmu podziału kosztów, o których mowa w paragrafie 3.3.4;
- vi) premie i kary wynikające z zachęt finansowych, o których mowa w paragrafie 3.4.1;
- vii) salda dodatnie lub ujemne będące wynikiem nadmiernego lub niepełnego odzyskania kosztów w rezultacie modulacji opłat trasowych z zastosowaniem paragrafu 3.4.2;
- viii) salda dodatnie lub ujemne będące wynikiem nadmiernego lub niepełnego odzyskania kosztów w rezultacie zmian w ruchu;
- ix) dla pierwszych dwóch okresów odniesienia, salda dodatnie lub ujemne będące wynikiem nadmiernego lub niepełnego odzyskania kosztów przez Umawiające się Państwa przed zastosowaniem metody kosztów ustalonych;
- x) w stosownych przypadkach, potrącenie innych przychodów.

3.3.1.3. W przypadku Umawiających się Państw stosujących metodę kosztów ustalonych, przy obliczaniu stawki jednostkowej, dla każdego roku w okresie odniesienia różnicę między ustalonymi kosztami wyrażonymi w wartościach nominalnych przed okresem odniesienia oraz ustalonymi kosztami skorygowanymi w oparciu o faktyczną inflację (Zharmonizowane wskaźniki cen konsumpcyjnych Eurostat) opublikowaną w kwietniu roku „n + 1” oraz założenia inflacyjne określone w planie skuteczności działania dla roku poprzedzającego okres odniesienia i dla każdego roku okresu odniesienia, przenosi się na rok „n + 2”.

3.3.2. Konsultacje

3.3.2.1. Nie później niż siedem miesięcy przed rozpoczęciem każdego okresu odniesienia, Umawiające się Państwa stosujące metodę kosztów ustalonych w skoordynowany sposób zapraszają przedstawicieli użytkowników przestrzeni powietrznej na konsultacje dotyczące kosztów ustalonych, planowanych inwestycji, prognoz jednostek usługowych, polityki pobierania opłat i wynikających z nich stawek jednostkowych. Wspomagają je instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej. Zainteresowane Umawiające się Państwa w przejrzysty sposób określają swoje koszty zgodnie z paragrafem 2.2 i udostępniają swoje stawki jednostkowe przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej oraz EUROCONTROL.

W trakcie okresu odniesienia zainteresowane Umawiające się Państwa corocznie w skoordynowany sposób zapraszają przedstawicieli użytkowników przestrzeni powietrznej na konsultacje dotyczące wszelkich odchyień od prognoz, w szczególności w odniesieniu do:

- (a) faktycznego ruchu lotniczego i kosztów w porównaniu z prognozą ruchu i kosztami ustalonymi;
- (b) wdrożenia mechanizmu podziału ryzyka związanego z ruchem określonego w paragrafie 3.3.3;
- (c) wdrożenia mechanizmu podziału kosztów określonego w paragrafie 3.3.4;
- (d) systemów zachęt określonych w paragrafie 3.4.1;
- (e) modulacji opłat określonej w paragrafie 3.4.2.

Konsultacje są organizowane zgodnie z postanowieniami paragrafu 1.5 powyżej. Przedstawiciele użytkowników przestrzeni powietrznej zachowują prawo wystąpienia o przeprowadzenie dodatkowych konsultacji. Konsultacje z użytkownikami są również

regularnie organizowane w przypadku uruchomienia mechanizmu ostrzegawczego skutkującego zmianą stawki jednostkowej.

3.3.2.2. Informacje, o których mowa w paragrafie 3.3.2.1, podaje się w oparciu o tabele sprawozdawcze i szczegółowe reguły w Załączniku III do niniejszych Zasad. Jeżeli zgodnie z paragrafem 3.7 ustalono, że CNS, MET i służby informacji lotniczej podlegają warunkom rynkowym, wówczas informacje, o których mowa w paragrafie 3.3.2.1, podaje się w oparciu o tabele sprawozdawcze i szczegółowe zasady określone w Załączniku VII. Odpowiednią dokumentację udostępnia się przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej i EUROCONTROL na trzy tygodnie przed spotkaniem konsultacyjnym. W odniesieniu do corocznych konsultacji, o których mowa w paragrafie 3.3.2.1 akapit drugi, odpowiednią dokumentację udostępnia się przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej i EUROCONTROL każdego roku nie później niż do dnia 1 czerwca.

3.3.2.3. Aby umożliwić sporządzanie sprawozdań na temat osiągniętej skuteczności działania, Umawiające się Państwa udostępniają EUROCONTROL do 1 czerwca każdego roku informacje o faktycznych kosztach poniesionych w roku poprzednim oraz o różnicy pomiędzy kosztami faktycznymi a kosztami ustalonymi, zawartymi w planie skuteczności działania, korzystając z tabel sprawozdawczych i szczegółowych zasad określonych w Załączniku III. Te Umawiające się Państwa, które zdecydowały, że CNS, MET i służby informacji lotniczej podlegają warunkom rynkowym zgodnie z paragrafem 3.7, dostarczają te informacje, korzystając z tabel sprawozdawczych i szczegółowych zasad określonych w Załączniku VII.

3.3.3. Podział ryzyka związanego z ruchem

3.3.3.1. Niniejszy paragraf ustanawia mechanizmy podziału ryzyka związanego z ruchem.

3.3.3.2 Wymienione poniżej koszty nie są poddane podziałowi ryzyka związanego z ruchem i pociągają za sobą zwiększenie lub zmniejszenie kosztów ustalonych w roku (latach) kolejnym (kolejnych), niezależnie od rozwoju ruchu:

- (a) ustalone koszty określone zgodnie z paragrafem 2.2.4, z wyjątkiem umów odnoszących się do transgranicznego zapewniania służb ruchu lotniczego;
- (b) ustalone koszty instytucji zapewniających służby meteorologiczne;
- (c) korekta wynikająca z różnic między prognozowaną a faktyczną inflacją, o której mowa w paragrafie 3.3.1;
- (d) odzyskanie kosztów restrukturyzacji, o którym mowa w paragrafie 2.3.6;
- (e) przeniesienia wynikające z wdrożenia mechanizmu podziału ryzyka związanego z ruchem;
- (f) zatwierdzone przeniesienia z poprzedniego okresu odniesienia, wynikające z wdrożenia mechanizmu podziału kosztów, o których mowa w paragrafie 3.3.4;
- (g) premie i kary wynikające z zachęt finansowych, o których mowa w paragrafie 3.4.1;
- (h) salda dodatnie lub ujemne będące wynikiem nadmiernego lub niepełnego odzyskania kosztów w rezultacie modulacji opłat trasowych z zastosowaniem paragrafu 3.4.2;
- (i) salda dodatnie lub ujemne będące wynikiem nadmiernego lub niepełnego odzyskania kosztów w rezultacie zmian w ruchu;
- (j) dla drugiego okresu odniesienia, salda dodatnie lub ujemne będące wynikiem nadmiernego lub niepełnego odzyskania kosztów przez Umawiające się Państwa przed zastosowaniem metody kosztów ustalonych w stosunku do służb trasowych.

Ponadto Umawiające się Państwa mogą wyłączyć z podziału ryzyka związanego z ruchem ustalone koszty instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, które otrzymały zezwolenie na zapewnianie tych służb bez certyfikacji, w sytuacjach, kiedy zapewniający takie służby oferuje je przede wszystkim statkom powietrznym w ruchu innym niż ogólny ruch lotniczy.

3.3.3.3. Jeśli w danym roku „n” faktyczna liczba jednostek usługowych nie przekracza ani nie znajduje się poniżej prognozy ustalonej w planie skuteczności działania dla tego roku „n” o ponad 2%, dodatkowe lub utracone przychody instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej w odniesieniu do ustalonych kosztów nie są przenoszone.

3.3.3.4. Jeśli w danym roku „n” faktyczna liczba jednostek usługowych przekracza prognozę ustaloną w planie skuteczności działania dla tego roku „n” o ponad 2%, co najmniej 70% dodatkowych przychodów uzyskanych przez daną(-e) instytucję(-e) zapewniającą(-e) służby żeglugi powietrznej ponad 2% różnicy między faktycznymi jednostkami usługowymi a prognozą w odniesieniu do kosztów ustalonych w planie skuteczności działania pociąga za sobą odpowiednie zmniejszenie kosztów ustalonych w roku „n + 2”.

Jeśli w danym roku „n” faktyczna liczba jednostek usługowych znajduje się poniżej prognozy ustalonej w planie skuteczności działania dla tego roku „n” o ponad 2%, co najmniej 70% przychodów utraconych przez daną(-e) instytucję(-e) zapewniającą(-e) służby żeglugi powietrznej ponad 2% różnicy między faktycznymi jednostkami usługowymi a prognozą w odniesieniu do kosztów ustalonych w planie skuteczności działania pociąga za sobą odpowiednie zwiększenie kosztów ustalonych nie wcześniej niż w roku „n + 2”.

3.3.3.5. Jeśli w danym roku „n” faktyczna liczba jednostek usługowych jest niższa niż 90% prognozy ustalonej w planie skuteczności działania dla tego roku „n”, całość przychodów utraconych przez daną(-e) instytucję(-e) zapewniającą(-e) służby żeglugi powietrznej ponad 10% różnicy między faktycznymi jednostkami usługowymi a prognozą w odniesieniu do kosztów ustalonych w planie skuteczności działania pociąga za sobą odpowiednie zwiększenie kosztów ustalonych nie wcześniej niż w roku „n + 2”.

Jeśli w danym roku „n” faktyczna liczba jednostek usługowych jest wyższa niż 110% prognozy ustalonej w planie skuteczności działania dla tego roku „n”, całość dodatkowych przychodów uzyskanych przez daną(-e) instytucję(-e) zapewniającą(-e) służby żeglugi powietrznej ponad 10% różnicy między faktycznymi jednostkami usługowymi a prognozą w odniesieniu do kosztów ustalonych w planie skuteczności działania pociąga za sobą odpowiednie zmniejszenie kosztów ustalonych nie wcześniej niż w roku „n + 2”.

3.3.4. Podział kosztów

3.3.4.1. Do podziału kosztów zastosowanie mają zastępujące zasady:

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

3.3.4.2. Koszty zwolnione ze stosowania paragrafu 3.3.4.1:

- (a) Zasad dotyczących podziału kosztów określonych w paragrafie 3.3.4.1 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 uszczerbku dla paragrafu 1.3.2, akapit drugi, każda pozycja kosztowa uwzględniona zgodnie z paragrafem 3.3.4.2(a) zostaje określona przez Umawiające się Państwo, 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 paragrafem 3.3.4.2(a) zamiast z paragrafem 3.3.4.1(a) i (b);
 - (iv) podstawowe wydarzenia zewnętrzne lub okoliczności będące poza kontrolą zainteresowanych: Umawiającego się Państwa, 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 III (tabela sprawozdawcza 3).
- (d) Jeśli w całym okresie odniesienia, w wyniku odjęcia kosztów z zakresu paragrafu 3.3.4.2(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 paragrafu 3.3.4.2(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) Zainteresowane Umawiające się Państwo ustala corocznie, czy rozbieżność między faktycznymi kosztami a ustalonymi kosztami rzeczywiście wynika z odpowiednich wydarzeń lub okoliczności określonych w paragrafie 3.3.4.2(a) i czy spełnia ona wymogi paragrafu 3.3.4.2(b). Ustala ono ponadto czy zmiana kosztów do przeniesienia na użytkowników została szczegółowo wykazana i skategoryzowana. Corocznie informuje ono użytkowników służb trasowych w przestrzeni powietrznej o wynikach przeprowadzonej przez siebie oceny.
- (g) Przenoszone na kolejny okres kwoty są wyszczególnione według czynników i opisane w informacjach uzupełniających przekazywanych zgodnie z Załącznikiem

III (tabela sprawozdawcza 2).

3.4. Systemy zachęt**3.4.1 Systemy zachęt dla instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej**

Poniższe zasady odnoszą się do Umawiających się Państw stosujących metodę kosztów ustalonych oraz zachęty finansowe do realizacji celów w zakresie skuteczności działania przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej zgodnie z obowiązującym prawem.

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 odchyień w zakresie skuteczności działania oraz obowiązujący poziom premii i kar określa się po przeprowadzeniu konsultacji, o których mowa w paragrafie 3.3.2, i ustala się w planie skuteczności działania;
- (f) 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.

Umawiające się Państwa monitorują właściwe wdrażanie tych systemów zachęt przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej.

3.4.2. Systemy zachęt dla użytkowników przestrzeni powietrznej (modulacja opłat trasowych)

Umawiające się Państwa, po złożeniu propozycji w sprawie konsultacji przewidzianej w paragrafie 3.3.2, mogą – na niedyskryminacyjnych i przejrzystych zasadach – modulować opłaty trasowe ponoszone przez użytkowników przestrzeni powietrznej, aby uwzględnić podejmowane przez nich wysiłki mające w szczególności na celu:

- (a) optymalizację wykorzystania służb żeglugi powietrznej;
- (b) ograniczenie skutków oddziaływania lotnictwa na środowisko;
- (c) obniżenie całkowitych kosztów służb trasowych i zwiększenie ich efektywności, w szczególności poprzez obniżenie lub modulację opłat w zależności od wyposażenia

pokładowego, które zwiększa przepustowość, lub zrekompensowanie niedogodności wynikających z wybrania mniej zatłoczonych tras przelotu.

Modulacja opłat nie prowadzi do jakiegokolwiek ogólnej zmiany w przychodach instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej. W przypadku Umawiających się Państw stosujących metodę kosztów ustalonych, kwoty odzyskane z nadwyżką lub niecałkowicie przenoszone są na kolejny okres odniesienia.

Opłaty trasowe mogą także podlegać modulowaniu, na niedyskryminacyjnych i przejrzystych zasadach, w celu przyspieszenia wdrażania nowych technologii. Modulacja może mieć na celu w szczególności zapewnienie zachęt do wyposażania statków powietrznych w systemy objęte wspólnymi projektami, o których mowa w paragrafie 2.2.5.

Modulacja opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej oznacza zróżnicowanie opłaty trasowej wyliczonej na podstawie przepisów paragrafu 3.

Umawiające się Państwa monitorują właściwe wdrażanie modulacji opłat za korzystanie ze służb trasowych przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej.

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

3.5. Obliczanie regionalnej administracyjnej stawki jednostkowej

3.5.1. Regionalna administracyjna stawka jednostkowa stanowi wynagrodzenie za koszty ponoszone przez EUROCONTROL podczas prowadzenia systemu opłat trasowych. Oblicza się ją według następujących reguł:

Podstawa kosztowa w odniesieniu do pobierania opłat dla roku „n” ustalana jest w oparciu o metodę pełnego odzyskiwania kosztów i następujące kategorie kosztów:

- (a) bezpośrednio koszty operacyjne CRCO dla roku „n”, oceniane w odniesieniu do szacunków budżetowych Agencji;
- (b) koszty inwestycyjne na cele administracyjne CRCO, uwzględniane w podstawie kosztowej CRCO dla roku „n”, oceniane w odniesieniu do szacunków budżetowych Agencji;
- (c) koszty pośrednie CRCO szacowane dla roku „n”;
- (d) koszty związane z Jednostką Audytu Wewnętrznego, oceniane w odniesieniu do szacunków budżetowych Agencji dla roku „n”;
- (e) saldo konta administracyjnego CRCO dla roku „n - 2” i saldo dla roku „n - 4” przeniesione do roku „n - 2”.

3.5.2. Regionalną administracyjną stawkę jednostkową oblicza się, dzieląc podstawę kosztową w odniesieniu do pobierania opłat dla roku „n” przez liczbę ogółu jednostek usługowych szacowanych dla roku „n” dla danego obszaru opłat trasowych.

3.5.3. Regionalną administracyjną stawkę jednostkową dodaje się do stawki jednostkowej stosowanej w danej strefie pobierania opłat trasowych.

3.6. Loty objęte zwolnieniem

Koszty związane z lotami objętymi zwolnieniem oblicza się w oparciu o jednostki usługowe generowane przez loty objęte zwolnieniem, jak określono w „Warunkach stosowania systemu opłat trasowych”.

W przypadku gdy lotom z widocznością (VFR) udziela się zwolnienia, instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej wykazuje koszty służb trasowych zapewnianych tym lotom i odlicza je bezpośrednio. Koszty do odliczenia w związku z lotami VFR objętymi zwolnieniem oblicza się zgodnie z paragrafem 2.5.8.

Umawiające się Państwa zapewniają instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej pokrycie kosztów poniesionych w związku z zapewnieniem służb trasowych lotom objętym zwolnieniem.

3.7 CNS, MET i służby informacji lotniczej podlegające warunkom rynkowym

- 3.7.1. W zależności od oceny, o której mowa w paragrafie 3.7.2, Umawiające się Państwa stosujące metodę kosztów ustalonych mogą zdecydować przed rozpoczęciem okresu odniesienia lub, w uzasadnionych przypadkach, w trakcie tego okresu, że ich niektóre lub wszystkie służby informacji lotniczej, CNS i MET podlegają warunkom rynkowym. W takim przypadku zastosowanie mają postanowienia niniejszych Zasad, jednak zainteresowane Umawiające się Państwa mogą zdecydować aby w odniesieniu do tych służb:
- (a) nie obliczać kosztów ustalonych zgodnie z paragrafami 2.2.6 – 2.2.9 i 2.3 niniejszych Zasad;
 - (b) nie ustanawiać zachęt finansowych dla tych służb zgodnie z paragrafem 3.4.1.
- 3.7.2. W celu ustalenia czy niektóre lub wszystkie służby informacji lotniczej, CNS i MET podlegają warunkom rynkowym, Umawiające się Państwa przeprowadzą szczegółową ocenę zgodności z warunkami określonymi w paragrafie 3.7.6 poniżej. Ocena ta obejmuje konsultacje z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej.
- 3.7.3. Umawiające się Państwa, o których mowa w paragrafie 3.7.1, przedkładają właściwym organom zgodnie z obowiązującym prawem nie później niż 19 miesięcy przed rozpoczęciem okresu odniesienia lub datą wdrożenia decyzji podjętych zgodnie z paragrafem 3.7.1, szczegółowe sprawozdanie dotyczące treści i rezultatów oceny, o której mowa w paragrafie 3.7.2. 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 zagwarantowania, że służby CNS, MET oraz AIS są zapewniane w efektywny kosztowo sposób, oraz wynikami konsultacji z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej. Sprawozdanie to musi zawierać pełne uzasadnienie wniosków Umawiającego się Państwa.
- 3.7.4. Jeżeli właściwe organy zgodzą się, że funkcjonowanie w warunkach rynkowych zostało ustalone zgodnie z wymogami paragrafu 3.7.6, powiadamiają one dane Umawiające się Państwo w terminie czterech miesięcy od otrzymania sprawozdania. Okres czterech miesięcy przedłuża się do sześciu miesięcy od otrzymania sprawozdania, jeżeli właściwe organy uznają, że aby potwierdzić ustalenie funkcjonowania w warunkach rynkowych, niezbędne są dodatkowe materiały dowodowe.

Jeżeli właściwe organy uznają, że nie ustalono funkcjonowania w warunkach rynkowych, wydają one – w terminie sześciu miesięcy od otrzymania sprawozdania oraz zgodnie z obowiązującym prawem – decyzję o pełnym stosowaniu przez zainteresowane Umawiające się Państwo(-a) niniejszych Zasad. Decyzja taka przyjmowana jest po konsultacji z zainteresowanymi Umawiającymi się Państwami.

- 3.7.5. Sprawozdanie Umawiającego się Państwa oraz decyzja właściwych organów, o której mowa w paragrafie 3.7.4, pozostają ważne przez okres trwania danego okresu odniesienia oraz są upubliczniane, a odniesienie do nich publikuje się zgodnie z obowiązującym prawem.
- 3.7.6. Poniżej przedstawiono warunki, które należy ocenić w celu ustalenia, czy służby CNS, MET i AIS są zapewniane w warunkach rynkowych:
- Zakres, w jakim instytucje zapewniające służby mogą swobodnie oferować 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.
 - Zakres, w jakim istnieje wolny wybór w zakresie instytucji zapewniającej służby:
 - (a) istnienie lub brak barier prawnych, umownych lub praktycznych utrudniających zmianę instytucji zapewniającej służby;
 - (b) rola przedstawicieli użytkowników przestrzeni powietrznej w wyborze instytucji zapewniającej służby.
 - Zakres, w jakim można dokonywać wyboru spośród szeregu instytucji zapewniających służby:
 - (a) istnienie procedury przetargu publicznego;
 - (b) w stosownych przypadkach, dowody potwierdzające udział różnych instytucji zapewniających służby w procedurze przetargowej i zapewnianie przez nie służb w przeszłości.

Jeżeli instytucja zapewniająca służby CNS, MET i AIS zapewnia także trasowe służby żeglugi powietrznej, działania te podlegają osobnej księgowości i sprawozdawczości.

3.8. Wysoka inflacja

Umawiające się Państwa, w których inflacja jest wysoka, mogą przeliczyć swoje koszty ustalone dla roku „n” po cenach stałych (tzn. nie skorygowanych o inflację) bezpośrednio na euro, stosując kurs wymiany aktualny w momencie dokonywania obliczenia. Jest to metoda preferowana, do zastosowania przez wszystkie Umawiające się Państwa, w których inflacja jest wysoka, tzn. przekracza 15% rocznie.

Umawiające się Państwo może też przeliczyć swoje koszty, określone na rok „n” po cenach bieżących, na euro, stosując średni prognozowany kurs wymiany na rok „n”. W takim przypadku prognozowany kurs wymiany powinien szeroko odzwierciedlać prognozowaną różnicę pomiędzy stopą inflacji dla tego Umawiającego się Państwa i krajów Unii Gospodarczej i Walutowej (UGW) na rok „n”.

W każdym przypadku wynikająca z przeliczeń stawka jednostkowa pozostaje niezmienna przez cały rok „n”.

Umawiające się Państwa, w których stopy inflacji są wysokie, mogą być zmuszone do stosowania odmiennego podejścia do obliczania amortyzacji. Takie podejście musi opierać się na ogólnie przyjętych zasadach rachunkowości. Jedno z możliwych podejść polega na skorygowaniu niezamortyzowanej części początkowej wartości księgowej

danego środka trwałego poprzez zwiększenie jej o procent obliczony na podstawie stopy inflacji, mierzonej oficjalnym wskaźnikiem lub odzwierciedlonej w zmianie kursu wymiany w stosunku do euro, podczas naliczania rocznej wartości amortyzacji.

W takim przypadku koszt kapitału odzwierciedla stawka „netto”, uwzględniająca tylko stopę inflacji w wybranej walucie twardej. Jeśli wybraną walutą twardą jest euro, należy stosować stopę procentową euro.

Inna metoda polega na ustalaniu kosztów bezpośrednio w euro i stosowaniu odpowiadającego im kosztu kapitału w euro.

3.9. Obliczanie stawki jednostkowej w euro

3.9.1. W celu ustalenia wspólnej podstawy walutowej CRCO przelicza zgłaszane kwoty podstaw kosztowych na rok „n” na euro. Stosowany w tym celu kurs walutowy jest średnim miesięcznym „kursem zamknięcia” obliczonym przez Grupę Reutera na podstawie dziennego kursu kupna, dla różnych walut krajowych w stosunku do euro dla kwietnia roku „n - 1” w odniesieniu do danych wstępnych, oraz dla września roku „n - 1” w odniesieniu do danych ostatecznych.

3.9.2. Rozszerzony Komitet przyjmuje wartość stawki w euro dla każdej strefy pobierania opłat wraz z odpowiadającym jej kursem wymiany w celu przedstawienia ich do zatwierdzenia rozszerzonej Komisji, zgodnie z artykułami 3 i 5 umowy wielostronnej.

4. MONITOROWANIE ZGODNOŚCI

4.1. Odwołanie

Umawiające się Państwa gwarantują, że decyzje podejmowane zgodnie z niniejszymi Zasadami będą właściwie wyjaśnione i że będą podlegać skutecznej procedurze kontrolnej i/lub odwoławczej, jak określono w paragrafie 4.2 poniżej.

4.2. Weryfikacja opłat

Rozszerzony Komitet zapewni weryfikację zgodności opłat z niniejszymi Zasadami.

Każde Umawiające się Państwo albo przedstawiciel użytkowników przestrzeni powietrznej może zgłosić obawy związane z możliwą niezgodnością albo nieprzestrzeganiem Zasad przez Umawiające się Państwo albo jedną z jego instytucji zapewniających służby trasowe.

Rozszerzony Komitet ustanawia odpowiednie zasady postępowania w celu zorganizowania systemu weryfikacji zgodności.

5. ŚRODKI EGZEKUCYJNE

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

6. WEJŚCIE W ŻYCIE

Niniejsze Zasady wchodzi w życie po ich zatwierdzeniu przez rozszerzoną Komisję. Niniejsza wersja Zasad zastępuje dokument nr 11.60.01 z 1 października 2011 r.

ZAŁĄCZNIK I**LISTA STREF POBIERANIA OPŁAT TRASOWYCH I WYBRANYCH SPOSOBÓW
OBLICZANIA STAWEK JEDNOSTKOWYCH**

<u>Nazwa strefy pobierania opłat</u>	<u>Wybrana metoda obliczania stawek</u>	<u>Umawiające się Państwo</u>
Albania	Pełne odzyskiwanie kosztów	<u>Republika Albanii</u>
Armenia	Pełne odzyskiwanie kosztów	<u>Republika Armenii</u>
Austria	Koszty ustalone	<u>Republika Austrii</u>
Belgia - Luksemburg	Koszty ustalone	<u>Królestwo Belgii – Wielkie Księstwo Luksemburga</u>
Bośnia i Hercegowina	Pełne odzyskiwanie kosztów	<u>Bośnia i Hercegowina</u>
Bułgaria	Koszty ustalone	<u>Republika Bułgarii</u>
Była Jugosławińska Republika Macedonii	Pełne odzyskiwanie kosztów	<u>Była Jugosławińska Republika Macedonii</u>
Chorwacja	Koszty ustalone (od 2015)	<u>Republika Chorwacji</u>
Cypr	Koszty ustalone	<u>Republika Cypryjska</u>
Czechy	Koszty ustalone	<u>Republika Czeska</u>
Dania	Koszty ustalone	<u>Królestwo Danii</u>
Finlandia	Koszty ustalone	<u>Republika Finlandii</u>
Francja	Koszty ustalone	<u>Republika Francuska</u>
Grecja	Koszty ustalone	<u>Republika Grecka</u>
Gruzja	Pełne odzyskiwanie kosztów	Gruzja
Hiszpania kontynentalna	Koszty ustalone	<u>Królestwo Hiszpanii</u>
Holandia	Koszty ustalone	<u>Królestwo Niderlandów</u>
Irlandia	Koszty ustalone	<u>Irlandia</u>
Litwa	Koszty ustalone	<u>Republika Litewska</u>
Lizbona	Koszty ustalone	<u>Republika Portugalska</u>
Łotwa	Koszty ustalone	<u>Republika Łotewska</u>
Malta	Koszty ustalone	<u>Republika Malty</u>
Moldawia	Pełne odzyskiwanie kosztów	<u>Republika Moldawii</u>
Niemcy	Koszty ustalone	<u>Republika Federalna Niemiec</u>
Norwegia	Koszty ustalone	<u>Królestwo Norwegii</u>

<u>Nazwa strefy pobierania opłat</u>	<u>Wybrana metoda obliczania stawek</u>	<u>Umawiające się Państwo</u>
Polska	Koszty ustalone	<u>Rzeczpospolita Polska</u>
Rumunia	Koszty ustalone	<u>Rumunia</u>
Santa Maria	Koszty ustalone	<u>Republika Portugalska</u>
Serbia/ Czarnogóra/ KFOR	Pełne odzyskiwanie kosztów	<u>Republika Serbii</u> <u>Czarnogóra</u>
Słowacja	Koszty ustalone	<u>Republika Słowacka</u>
Słowenia	Koszty ustalone	<u>Republika Słowenii</u>
Szwajcaria	Koszty ustalone	<u>Konfederacja Szwajcarska</u>
Szwecja	Koszty ustalone	<u>Królestwo Szwecji</u>
Turcja	Pełne odzyskiwanie kosztów	<u>Republika Turcji</u>
Węgry	Koszty ustalone	<u>Węgry</u>
Włochy	Koszty ustalone	<u>Republika Włoska</u>
Wyspy Kanaryjskie	Koszty ustalone	<u>Królestwo Hiszpanii</u>
Zjednoczone Królestwo	Koszty ustalone	<u>Zjednoczone Królestwo Wielkiej</u> <u>Brytanii i Irlandii Północnej</u>

ZAŁĄCZNIK II**WZORY TABEL SPRAWOZDAWCZYCH****METODA PEŁNEGO ODZYSKIWANIA KOSZTÓW****Przejrzystość trasowej podstawy kosztowej:
Tabela sprawozdawcza 1 i informacje dodatkowe****1. TABELA SPRAWOZDAWCZA 1**

Umawiające się Państwa i instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej wypełniają poniższą tabelę sprawozdawczą 1 dla każdej strefy pobierania opłat wchodzącej w ich obszar odpowiedzialności. Umawiające się Państwa dostarczają również skonsolidowaną tabelę sprawozdawczą 1 dla każdej strefy pobierania opłat trasowych wchodzącej w ich obszar odpowiedzialności.

Jeżeli strefy pobierania opłat rozciągają się w przestrzeni powietrznej więcej niż jednego Umawiającego się Państwa, wypełniają one tabelę wspólnie, zgodnie z porozumieniami, o których mowa w paragrafie 1.2.4 niniejszych Zasad.

Przy obliczaniu stawki jednostkowej na rok „n” wartości zgłaszane w tabeli to wartości rzeczywiste dla lat „n - 4” – „n - 2” oraz planowane wartości na rok „n - 1” i lata kolejne. Faktyczne koszty ustala się na podstawie zrewidowanych sprawozdań finansowych. Planowane koszty ustala się na podstawie biznesplanu instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej i zgłasza w walucie, w której zostały ustalone, zgodnie z Zasadami.

Tabela 1 – Koszty całkowite									
Strefa pobierania opłat					Rok n				
Konsolidacja – Nazwa podmiotu lub wszystkich podmiotów									
Rozbicie kosztów	(n - 4) A	(n - 3) A	(n - 2) A	(n - 1) F	(n) F	(n + 1) P	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P
1. Rozbicie wg rodzaju (w wartościach nominalnych)									
1.1 Personel									
1.2 Pozostałe koszty operacyjne									
1.3 Amortyzacja									
1.4 Koszt kapitału									
1.5 Koszty wyjątkowe									
1.6 Koszty całkowite									
Ogółem % i/i-1									
Personel % i/i-1									
Poz. operacyjne % i/i-1									
2. Rozbicie wg służby (w wartościach nominalnych)									
2.1 Zarządzanie ruchem lotniczym									
2.2 Łączność									
2.3 Nawigacja									
2.4 Dozorowanie									
2.5 Poszukiwanie i ratownictwo									
2.6 Informacja lotnicza									
2.7 Służby meteorologiczne									
2.8 Koszty nadzoru									
2.9 Inne koszty krajowe									
2.10 Koszty całkowite									
Ogółem % i/i-1									
ATM % i/i-1									
CNS % i/i-1									
3. Uzupełniające informacje na temat kosztu kapitału i kosztu wspólnych projektów (w wartościach nominalnych)									
Średnia podstawa aktywów									
3.1 Księgowa wart. netto środków trwałych									
3.2 Korekty ogółu aktywów									
3.3 Aktywa obrotowe netto									
3.4 Ogółem podstawa aktywów									
Koszt kapitału %									
3.5 Koszt kapitału przed opodatkowaniem									
3.6 Stopa zwrotu z kapitału własnego									
3.7 Średnia stopa oprocentowania zadłużenia									
Koszt wspólnych projektów									
3.8 Wspólny projekt 1									
4. Uzupełniające informacje na temat inflacji i kosztów całkowitych w wartościach realnych									
4.1 Inflacja % (1)									
4.2 Indeks cen (2)									
4.3 Koszty całkowite w wartościach realnych (3)									
Ogółem % i/i-1									
5. Potrącenia kosztów przypisanych zwolnionym lotom VFR (w wartościach nominalnych)									
5.1 Koszty całkowite									
5.2 Koszty dla zwolnionych lotów VFR									
5.3 Koszty całkowite po potrąceniu (4)									
Koszty i pozycje dotyczące podstawy aktywów w walucie krajowej w '000 000 – Jednostki usługowe w '000 000									
(1) Faktyczna inflacja – prognozowana inflacja zastosowana do wyliczenia prognozowanych kosztów									
(2) Indeks cen – wart. bazowa 100 w n-4									
(3) Faktyczne - prognozowane koszty w wartościach realnych – po cenach n-4									
(4) Koszty faktyczne po potrąceniu kosztów VFR – Koszty prognozowane po potrąceniu kosztów VFR									

2. INFORMACJE DODATKOWE DO TABELI SPRAWOZDAWCZEJ 1

Umawiające się Państwa zapewniają dostarczenie przynajmniej następujących informacji:

- Opis zastosowanej metodologii podziału kosztów urzędzeń i służb pomiędzy różne służby żeglugi powietrznej na podstawie wykazu urzędzeń i służb zawartego w odpowiednim regionalnym europejskim planie żeglugi powietrznej ICAO (Doc 7754, wersja aktualna) oraz opis zastosowanej metodologii podziału tych kosztów pomiędzy różne strefy pobierania opłat trasowych;
- Opis kosztów ponoszonych przez Umawiające się Państwa („Inne koszty krajowe”);
- Opis i wyjaśnienie zastosowanej metody obliczania kosztów amortyzacji: czy obliczono je według kosztu historycznego, czy według kosztów bieżących. Stosując rachunkowość według kosztów bieżących, podaje się również odpowiednie koszty historyczne, aby umożliwić porównanie;
- Uzasadnienie kosztu kapitału, w tym składniki podstawy aktywów, ewentualne korekty ogółu aktywów i stopy zwrotu z kapitału własnego;
- Określenie kryteriów zastosowanych do podziału kosztów pomiędzy służby terminalowe a służby trasowe;
- Rozbicie kosztów meteorologicznych na koszty bezpośrednie i „koszty podstawowe MET” zdefiniowane jako koszty wspierających obiektów, urzędzeń i służb meteorologicznych służących również ogólnym potrzebom w zakresie meteorologii. Obejmują one ogólne analizy i prognozy, radarowe i satelitarne obserwacje pogody, sieci obserwacyjne na ziemi i w górnych warstwach atmosfery, systemy łączności meteorologicznej, ośrodki przetwarzania danych, podstawowe pomocnicze ośrodki badawcze i szkoleniowe oraz administrację.
- Opis metodologii zastosowanej do określania udziału lotnictwa cywilnego w łącznych kosztach MET i kosztach podstawowych MET oraz podziału tych kosztów pomiędzy strefy pobierania opłat trasowych;
- Opis i wyjaśnienie różnic pomiędzy planowanymi i faktycznymi wartościami za rok „n - 2”;
- Opis i wyjaśnienie planowanych kosztów w okresie pięcioletnim (lata „n” – „n + 4”) na podstawie biznesplanu.

**Przejrzystość trasowej podstawy kosztowej:
Tabela sprawozdawcza 2 i informacje dodatkowe
Mechanizm pobierania opłat – Obliczanie stawki jednostkowej**

1. TABELA SPRAWOZDAWCZA 2

Umawiające się Państwa i instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej wypełniają poniższą tabelę sprawozdawczą 2 dla każdej strefy pobierania opłat wchodzącej w ich obszar odpowiedzialności. Umawiające się Państwa dostarczają również skonsolidowaną tabelę dla każdej strefy pobierania opłat wchodzącej w ich obszar odpowiedzialności.

Jeżeli strefa pobierania opłat rozciąga się w przestrzeni powietrznej więcej niż jednego Umawiającego się Państwa, wypełniają one tabelę wspólnie, zgodnie z porozumieniami, o których mowa w paragrafie 1.2.4 niniejszych Zasad.

Tabela 2 – Obliczanie stawki jednostkowej									
Strefa pobierania opłat					Rok n				
Konsolidacja – Nazwa podmiotu lub wszystkich podmiotów									
Obliczanie stawki jednostkowej	(n - 4) A	(n - 3) A	(n - 2) A	(n - 1) F	(n) F	(n + 1) P	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P
1. Obliczanie krajowej stawki jednostkowej									
1.1 Koszty całkowite przed potrąceniem kosztów VFR (1)									
1.2 Koszty zwolnionych lotów VFR (1)									
1.3 Koszty zwolnionych lotów IFR									
1.4 Kwoty przeniesione na rok i									
1.5 Przychody z innych źródeł									
1.6 Koszty objęte opłatami – ogółem % i/i-1									
1.7 Jednostki usługowe ogółem									
1.8 Jednostki usługowe objęte opłatami									
1.9 Stawka jednostkowa – waluta krajowa – 1.5/1.7 % i/i-1									
1.10 Kurs wymiany (wrzesień i-1)									
1.11 Podstawowa stawka krajowa w euro % i/i-1									
2. Faktyczne/prognozowane jednostki usługowe (w '000 000 jednostek usługowych)									
2.1 Jednostki usługowe ogółem % i/i-1									
2.1 Jednostki usługowe objęte opłatami % i/i-1									
3. Salda wynikające z nadmiernego (-) lub niepełnego (+) odzyskania kosztów do przeniesienia ('000 000 w walucie krajowej)									
Opłaty nałożone na użytkowników									
3.1 Opłaty nałożone na użytkowników									
Faktyczne koszty netto nałożone na użytkowników									
3.2 Koszty całkowite przed potrąceniem kosztów VFR (2)									
3.3 Koszty zwolnionych lotów VFR (2)									
3.4 Koszty zwolnionych lotów IFR									
3.5 Kwoty przeniesione na rok i									
3.6 Przychody z innych źródeł									
3.7 Koszty objęte opłatami – ogółem									
3.8 Saldo do przeniesienia									
4. Przeniesienie sald wynikających z nadmiernego (-) lub niepełnego (+) odzyskania kosztów ('000 000 w walucie krajowej)									
4.1 Saldo rok n - 10									
4.2 Saldo rok n - 9									
4.3 Saldo rok n - 8									
4.4 Saldo rok n - 7									
4.5 Saldo rok n - 6									
4.6 Saldo rok n - 5									
4.7 Saldo rok n - 4									
4.8 Saldo rok n - 3									
4.9 Saldo rok n - 2									
4.10 Saldo rok n - 1									
4.11 Kwota przeniesiona na rok i									
5. Koszt jednostki (Koszty całkowite po potrąceniu kosztów VFR / Jednostki usługowe ogółem – w walucie krajowej)									
5.1 Koszty całkowite 3.2 / Jednostki usługowe 2.1									
5.2 Element ANSP stawki jednostkowej									
5.3 Element MET stawki jednostkowej									
5.4 Element NSA-państwo stawki jednostkowej % i/i-1									
Koszty i pozycje dotyczące podstawy aktywów w walucie krajowej w '000 000 – Jednostki usługowe w '000 000									
(1) Koszty prognozowane zastosowane do wyliczenia stawek jednostkowych na lata (n-4) do (n-2) – Prognozy od roku „n - 1” przeniesione z Tabeli 1									
(2) Dane dotyczące kosztów przeniesione z Tabeli 1									

2. INFORMACJE DODATKOWE DO TABELI SPRAWOZDAWCZEJ 2

Ponadto Umawiające się Państwa dostarczają albo zapewniają dostarczenie przynajmniej następujących informacji:

- Opis i uzasadnienie ustanowienia różnych stref pobierania opłat trasowych;
- Opis i wyjaśnienie sposobu obliczania prognozowanych jednostek usługowych objętych opłatami;
- Opis polityki w zakresie zwolnień i opis środków finansowania stosowanych do pokrycia związanych z tym kosztów;
- Opis przychodów z innych źródeł, jeśli istnieją;
- Opis i wyjaśnienie zachęt adresowanych do instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, a w szczególności zasad stosowanych przy określaniu warunków regulacyjnych dotyczących poziomu stawek jednostkowych. Opis i wyjaśnienie celów dotyczących skuteczności działania oraz warunków, na jakich są one uwzględniane przy ustalaniu maksymalnych stawek jednostkowych;
- Opis planów instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej dotyczących sposobów zaspokojenia przewidywanego popytu i wypełnienia celów dotyczących skuteczności działania;
- Opis i wyjaśnienie zachęt adresowanych do użytkowników służb trasowych;
- Opis i wyjaśnienie zastosowanej metodologii odzyskiwania salda wynikającego z niepełnego lub nadmiernego odzyskania kosztów w poprzednich latach.

ZAŁĄCZNIK III
WZORY TABEL SPRAWOZDAWCZYCH
METODA KOSZTÓW USTALONYCH

**Przejrzystość trasowej podstawy kosztowej:
Tabela sprawozdawcza 1 i informacje dodatkowe**

1. TABELA SPRAWOZDAWCZA 1

Umawiające się Państwa i instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej wypełniają poniższą tabelę sprawozdawczą 1 dla każdej strefy pobierania opłat wchodzącej w ich obszar odpowiedzialności i dla każdego roku okresu odniesienia. Umawiające się Państwa dostarczają również skonsolidowaną tabelę sprawozdawczą 1 dla każdej strefy pobierania opłat wchodzącej w ich obszar odpowiedzialności.

Jeżeli strefa pobierania opłat rozciąga się w przestrzeni powietrznej więcej niż jednego Umawiającego się Państwa, wypełniają one tabelę wspólnie, zgodnie z porozumieniami, o których mowa w paragrafie 1.2.4 niniejszych Zasad.

Faktyczne koszty ustala się na podstawie zrewidowanych sprawozdań finansowych. Koszty ustala się na podstawie biznesplanu instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej i zgłasza w walucie, w której zostały ustalone, zgodnie z Zasadami.

Wszelkie różnice pomiędzy wykazaną faktyczną liczbą jednostek usługowych a faktyczną liczbą jednostek usługowych przedstawioną przez CRCO są należycie uzasadnione w ramach informacji dodatkowych.

Umawiające się Państwa oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej wypełniają tabelę sprawozdawczą 1 wstępnie prognozowanymi wartościami, dziewięć miesięcy przed rozpoczęciem okresu odniesienia.

Ustalone koszty wynikające z finansowania wspólnego projektu są wyraźnie określone.

2. INFORMACJE DODATKOWE DO TABELI SPRAWOZDAWCZEJ 1

Ponadto każde Umawiające się Państwo oraz każda instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej przekazują osobno co najmniej następujące informacje:

- (a) opis zastosowanej metody podziału kosztów obiektów, urządzeń i służb pomiędzy poszczególne służby żeglugi powietrznej na podstawie wykazu urządzeń i służb zawartego w odpowiednim regionalnym planie żeglugi powietrznej ICAO (Doc 7754, wersja aktualna) oraz opis zastosowanej metody podziału tych kosztów pomiędzy poszczególne strefy pobierania opłat;
- (b) opis zastosowanej metody i przyjętych założeń w celu określenia kosztów służb trasowych zapewnianych na potrzeby lotów VFR, jeżeli loty VFR objęto zwolnieniami zgodnie z paragrafem 3.6;
- (c) zgodnie z paragrafem 2.2.8 – 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 podstawy aktywów, ewentualnych korekt ogółu aktywów i stopy zwrotu z kapitału własnego;
- (f) w stosownych przypadkach, informacje o zmianach w zakresie kosztów restrukturyzacji i o korzyściach netto dla użytkowników;
- (g) określenie kryteriów zastosowanych do podziału kosztów pomiędzy służby terminalowe a służby trasowe dla każdego portu lotniczego;
- (h) rozbieżność kosztów meteorologicznych na koszty bezpośrednie i „koszty podstawowe MET” zdefiniowane jako koszty wspierających obiektów, urządzeń i służb meteorologicznych służących również ogólnym potrzebom w zakresie meteorologii. Obejmują one ogólne analizy i prognozy, sieci obserwacyjne na ziemi i w górnych warstwach atmosfery, systemy łączności meteorologicznej, ośrodki przetwarzania danych, wspomagające badania podstawowe, szkolenia i administrację;
- (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 Załącznika III 1 – Tabela sprawozdawcza, dziewiętnaście miesięcy przed rozpoczęciem okresu odniesienia, opis przedstawionych prognozowanych kosztów i ruchu;
- (l) opis zadeklarowanych faktycznych kosztów i rozbieżności w odniesieniu do prognoz oraz danych faktycznych przedstawionych przez CRCO, 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.

**Przejrzystość trasowej podstawy kosztowej:
Tabela sprawozdawcza 2 i informacje dodatkowe
Mechanizm pobierania opłat – Obliczanie stawki jednostkowej**

1. TABELA SPRAWOZDAWCZA 2

Każde Umawiające się Państwo i każda instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej wypełniają osobno tabelę sprawozdawczą 2 przedstawioną w niniejszym Załączniku dla każdej strefy pobierania opłat wchodzącej w ich obszar odpowiedzialności i dla każdego okresu odniesienia. Umawiające się Państwa dostarczają również skonsolidowaną tabelę dla każdej strefy pobierania opłat wchodzącej w ich obszar odpowiedzialności.

Jeżeli strefa pobierania opłat rozciąga się w przestrzeni powietrznej więcej niż jednego Umawiającego się Państwa, wypełniają one tabelę wspólnie, zgodnie z porozumieniami, o których mowa w paragrafie 1.2.4 niniejszych Zasad.

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>1. Ustalone koszty w wartościach nominalnych oraz skorygowane o inflację</p> <p>1.1 Koszty ustalone w wartościach nominalnych – bez 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 (1): przenoszona kwota z roku n</p> <p>2. Prognozowane i faktyczne jednostki usługowe ogółem</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>3. Koszty objęte podziałem ryzyka związanego z ruchem</p> <p>3.1 Koszty ustalone w wartościach nominalnych – bez 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 wyłączone z podziału kosztów: kwoty przeniesione na rok n</p> <p>3.7 Premia lub kara za skuteczność działania</p> <p>3.8 Nadmierne (-) lub niepełne (+) odzyskanie kosztów (2): 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 przenieszone z roku n</p> <p>3.11 Podział ryzyka związanego z ruchem: utracone przychody przenieszone z roku n</p> <p>3.12 Salda dodatnie lub ujemne będące wynikiem nadmiernego lub niepełnego odzyskania kosztów w rezultacie zmian w ruchu n do przeniesienia</p> <p>Parametry podziału ryzyka związanego z ruchem</p> <p>3.13 % dodatkowe przychody zwrócone użytkownikom w roku n+2</p> <p>3.14 % utrata przychodów pokrywana przez użytkowników</p> <p>4. Koszty nie objęte podziałem ryzyka związanego z ruchem</p> <p>4.1 Koszty ustalone w wartościach nominalnych – bez 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 wyłączone z podziału kosztów: kwoty przeniesione na rok n</p> <p>4.5 Koszty restrukturyzacji: kwoty przeniesione na rok n</p> <p>4.6 Nadmierne (-) lub niepełne (+) odzyskanie kosztów (2): kwoty przeniesione na rok n</p> <p>4.7 Ogółem kwota do obliczenia stawki jednostkowej dla roku n</p> <p>4.8 Salda dodatnie lub ujemne będące wynikiem nadmiernego lub niepełnego odzyskania kosztów w rezultacie zmian w ruchu n do przeniesienia</p> <p>5. Inne przychody - zastosowana stawka jednostkowa (w walucie krajowej)</p> <p>5.1 Inne przychody ogółem</p> <p>5.2 Całkowite przychody od organów publicznych</p> <p>5.3 z czego unijne programy pomocowe</p> <p>5.4 z czego finansowanie z publicznych środków krajowych</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 NSA-państwo stawki jednostkowej</p> <p>5.12 Stawka jednostkowa dla roku n, która byłaby stosowana bez innych przychodów</p>					

Koszty, przychody i pozostałe kwoty w walucie krajowej w '000 – Jednostki usługowe w '000

(1) Skumulowany wpływ rocznych różnic pomiędzy inflacją faktyczną a prognozowaną – korekta całkowitych kosztów ustalonych

(2) Salda wynikające z nadmiernego lub niepełnego odzyskania kosztów powstające do roku wejścia w życie metody kosztów ustalonych

2. INFORMACJE DODATKOWE DO TABELI SPRAWOZDAWCZEJ 2

Dodatkowo zainteresowane Umawiające się Państwa gromadzą i udostępniają przynajmniej następujące informacje:

- (a) opis i uzasadnienie ustanowienia różnych stref pobierania opłat trasowych;
- (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 tabeli sprawozdawczej 2;
- (d) opis i wyjaśnienie zachęt adresowanych do użytkowników służb żeglugi powietrznej na mocy paragrafu 3.4.1;
- (e) opis i wyjaśnienie modulacji opłat trasowych stosowanych na mocy paragrafu 3.4.2.

**Przejrzystość trasowej podstawy kosztowej:
Tabela sprawozdawcza 3 i informacje dodatkowe
Dodatkowe informacje**

1. TABELA SPRAWOZDAWCZA 3

Umawiające się Państwa wypełniają tabelę sprawozdawczą 3 dla każdej strefy pobierania opłat wchodzącej w ich obszar odpowiedzialności i dla każdego roku okresu odniesienia.

Ustalone koszy wynikające z finansowania wspólnego projektu są wyraźnie określone.

Tabela 3 - Informacje uzupełniające

Strefa pobierania opłat		Okres odniesienia: N - N+4									
CZĘŚĆ A: Informacje uzupełniające o kosztach		N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4
Koszty ustalone (plan skuteczności działania)						Faktyczne koszty					
Koszty Eurocontrol											
1.1 Koszty EUROCONTROL (euro)											
1.2 Kurs wymiany (jeśli stosowany)											
Koszt wspólnych projektów											
2.1 Całkowite koszty wspólnych projektów											
2.2 Wspólny projekt 1											
2.3 Wspólny projekt 2											
2.4 Wspólny projekt ...											
Koszty wyłączone z podziału kosztów (wg rodzaju)											
3.1 Personel											
3.2 Pozostałe koszty operacyjne											
3.3 Amortyzacja											
3.4 Koszt kapitału											
3.5 Koszty wyjątkowe											
3.6 Całkowite koszty wyłączone z podziału kosztów											
Koszty wyłączone z podziału kosztów (wg czynnika/pozycji)											
3.7 Emerytury											
3.8 Odsetki od kredytów											
3.9 Krajowe prawo podatkowe											
3.10 Nowe pozycje kosztowe wymagane przez prawo											
3.11 Umowy międzynarodowe											
3.12 Całkowite koszty wyłączone z podziału kosztów											
Koszty restrukturyzacji											
Koszty planowane (uzasadnienie biznesowe)						Koszty faktyczne (informacyjnie)					
4.1 Całkowite koszty restrukturyzacji											
CZĘŚĆ B: Informacje uzupełniające o korektach		Kwoty	Ogółem C/O	Przed RP	N	N+1	N+2	N+3	N+4	Po RP	
Korekta o inflację rok N-2											
Korekta o inflację rok N-1											
Korekta o inflację rok N											
Korekta o inflację rok N+1											
Korekta o inflację rok N+2											
Korekta o inflację rok N+3											
Korekta o inflację rok N+4											
Korekta o inflację ogółem											
Bilans ruchu rok N-2											
Bilans ruchu rok N-1											
Bilans ruchu rok N											
Bilans ruchu rok N+1											
Bilans ruchu rok N+2											
Bilans ruchu rok N+3											
Bilans ruchu rok N+4											
Korekta o ruch ogółem											
Podział ryzyka związanego z ruchem, przychody rok N-2											
Podział ryzyka związanego z ruchem, przychody rok N-1											
Podział ryzyka związanego z ruchem, przychody rok N											
Podział ryzyka związanego z ruchem, przychody rok N+1											
Podział ryzyka związanego z ruchem, przychody rok N+2											
Podział ryzyka związanego z ruchem, przychody rok N+3											
Podział ryzyka związanego z ruchem, przychody rok N+4											
Korekta z tytułu przychodów z podziału ryzyka związanego z ruchem ogółem											
Podział ryzyka związanego z ruchem, straty rok N-4											
Podział ryzyka związanego z ruchem, straty rok N-3											
Podział ryzyka związanego z ruchem, straty rok N-2											
Podział ryzyka związanego z ruchem, straty rok N-1											
Podział ryzyka związanego z ruchem, straty rok N											
Podział ryzyka związanego z ruchem, straty rok N+1											
Podział ryzyka związanego z ruchem, straty rok N+2											
Korekta z tytułu strat z podziału ryzyka związanego z ruchem ogółem											
Koszty wyłączone z podziału kosztów rok N-5											
Koszty wyłączone z podziału kosztów rok N-4											
Koszty wyłączone z podziału kosztów rok N-3											
Koszty wyłączone z podziału kosztów rok N-2											
Koszty wyłączone z podziału kosztów rok N-1											
Całkowite koszty wyłączone z podziału kosztów											
D-u salda przed kosztami ustalonymi rok 2005											
D-u salda przed kosztami ustalonymi rok 2006											
D-u salda przed kosztami ustalonymi rok 2007											
D-u salda przed kosztami ustalonymi rok 2008											
D-u salda przed kosztami ustalonymi rok 2009											
D-u salda przed kosztami ustalonymi rok 2010											
D-u salda przed kosztami ustalonymi rok 2011											
D-u salda przed kosztami ustalonymi rok 2012 (tylko TNC)											
D-u salda przed kosztami ustalonymi rok 2013 (tylko TNC)											
D-u salda przed kosztami ustalonymi rok 2014 (tylko TNC)											
Przeniesienia ogółem											

2. INFORMACJE DODATKOWE DO TABELI SPRAWOZDAWCZEJ 3

Ponadto Umawiające się Państwa 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 pokrytych przez państwa członkowskie do roku 2011;
- (d) opis przeniesień wynikających z mechanizmu podziału ryzyka związanego z ruchem zgodnie z paragrafem 3.3.3;
- (e) opis przeniesień wynikających z mechanizmu podziału ryzyka związanego z kosztami zgodnie z paragrafem 3.3.4.

(Strona celowo niezadrukowana)

ZAŁĄCZNIK IV
KOSZTY GNSS

Prace nad tą częścią rozpoczną się po wyjaśnieniu sytuacji operacyjnej.

(Strona celowo niezadrukowana)

ZAŁĄCZNIK V

LISTA ORGANIZACJI UŻYTKOWNIKÓW PRZESTRZENI POWIETRZNEJ

Organizacja	Osoba kontaktowa
<p>Airlines for America (A4A) 1301 Pennsylvania Avenue, N.W. Suite 1100 20004-1707 WASHINGTON DC STANY ZJEDNOCZONE Główny nr tel.: + 1 202 626 4000</p>	<p>Pani Cecilia BETHKE Managing Director-International Affairs Telefon: + 1 202 626 4112 cbethke@airlines.org</p> <p>Pan Mike CIRILLO Managing Director – Air Traffic Management Telefon: + 1 202 626 4098 mcirillo@airlines.org</p>
<p>Association of European Airlines (AEA) Avenue Louise 350 Bte 4 1050 BRUSSELS BELGIA Główny nr tel.: + 32 2 639 89 89</p>	<p>Pani Mildred TRÖGELER Manager Technical and Operations Telefon: + 32 2 639 89 83 mildred.troegeler@aea.be</p>
<p>European Business Aviation Association (EBAA) Avenue de Tervuren 13 a-b Box 5 1040 BRUSSELS BELGIA Główny nr tel.: + 32 2 766 00 70</p>	<p>Pan Belarmino GONÇALVES PARADELA Senior Manager, Economic and Operational Activities Telefon: + 32 2 766 00 79 bgparadela@ebaa.org</p> <p>Pani Vanessa RULLIER-FRANCAUD Senior Manager, European Affairs Telefon: + 32 2 766 00 63 vrullier@ebaa.org</p>
<p>European Low Fares Airline Association (ELFAA) Avenue des Arts, 46 1000 BRUSSELS BELGIA Główny nr tel.: + 32 2 504 90 05</p>	<p>Pan John HANLON Secretary General of ELFAA Telefon: + 32 2 504 90 05 john.hanlon@elfaa.com</p>

<p>European Regions Airline Association (ERA) The Baker Suite Fairoaks Airport Chobham GU24 8HX WOKING – SURREY WIELKA BRYTANIA Główny nr tel.: + 44 1276 8564 95</p>	<p>Pan Simon McNAMARA Director General Telefon: + 44 7770 8687 41 simon.mcnamara@eraa.org</p> <p>Pan Christopher MASON Manager Policy & Technical Telefon: + 44 1276 485 552 christopher.mason@eraa.org</p>
<p>International Air Carrier Association (IACA) Avenue Louise 228 7th Floor 1050 BRUSSELS BELGIA Główny nr tel.: + 32 2 546 10 60</p>	<p>Pan Guy BATTISTELLA Director Finance Telefon: + 32 2 546 10 67 guy.battistella@iaca.be</p>
<p>International Aircraft Owners and Pilots Association (IAOPA) 50a Cambridge Street SW1V 4QQ LONDON WIELKA BRYTANIA Główny nr tel.: + 44 2078 3456 31</p>	<p>Pan Martin ROBINSON CEO Regional Vice-President IAOPA Europe Telefon: + 44 2078 3456 31 martin@aopa.co.uk</p>
<p>International Air Transport Association (IATA) Route de l'Aéroport 33 P.O. Box 416 IATA Centre 1215 GENEVA 15 Airport SZWAJCARIA Główny nr tel.: + 41 22 770 2525</p>	<p>Pan Peter CURRAN Assistant Director, ATM Charges Safety and Flight Operations, Europe Telefon: + 41 22 770 2991 curranp@iata.org</p> <p>Pani Katharina ERNST Assistant Manager Safety and Flight Operations, Europe Telefon: +32 2 626 1839 ernstk@iata.org</p>

ZAŁĄCZNIK VI

SŁOWNIK POJĘĆ

- 1) „certyfikat” oznacza dokument wydany przez Umawiające się Państwo w jakiegokolwiek formie zgodnej z prawem narodowym, potwierdzający, iż instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej spełnia wymogi w zakresie zapewniania określonej służby;
- 2) „faktyczne koszty” oznaczają koszty faktycznie poniesione w skali roku z tytułu zapewniania służb trasowych, podlegające ostatecznej kontroli;
- 3) „globalny satelitarny system nawigacji (GNSS)” oznacza ogólnosiwiatowy system określania lokalizacji i czasu, obejmujący jedną lub więcej konstelacji satelitów, odbiorniki statków powietrznych i monitorowanie integralności systemu, w razie potrzeby rozszerzany w celu wsparcia wymaganej skuteczności działania żeglugi powietrznej w bieżącej fazie operacji;
- 4) „ICAO” oznacza Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego utworzoną w 1944 r. na mocy Konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym;
- 5) „IFR” oznacza przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów (Instrument Flight Rules), zgodnie z definicją zawartą w Załączniku 2 do Konwencji chicagowskiej z 1944 r. o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (wydanie aktualne);
- 6) „informacja lotnicza” oznacza służbę utworzoną w określonym obszarze, odpowiedzialną za zapewnienie informacji i danych lotniczych niezbędnych dla bezpieczeństwa, regularności i skuteczności żeglugi powietrznej;
- 7) „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, lub przychody uzyskane z działalności gospodarczej;
- 8) „instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej” oznaczają wszelkie publiczne lub prywatne instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej dla ogólnego ruchu lotniczego;
- 9) „kontroler ruchu lotniczego” oznacza:

„Ogólnie”: Osobę posiadającą licencję i/lub uprawnienia do pełnienia roli kontrolera ruchu lotniczego.

Praktykanci odbywający wstępne szkolenie w szkołach kontroli ruchu lotniczego (ATC) nie kwalifikują się do tej kategorii.

Kategoria obejmuje:

- kontrolerów radarowych na trasie
- kontrolerów koordynacyjnych
- supervisorów (ekwiwalent pełnego etatu)

Kategoria nie obejmuje:

- studentów
- praktykantów
- personel przetwarzający dane lotów
- pozostały personel ATC;

- 10) „koszty restrukturyzacji” to znaczące koszty ponoszone 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 Umawiające się Państwo chce odzyskać 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;
- 11) „koszty ustalone” oznaczają koszty ustalone z wyprzedzeniem przez Umawiające się Państwo;
- 12) „międzynarodowe standardy rachunkowości” oznaczają Międzynarodowe Standardy Rachunkowości (International Accounting Standards – IAS), Międzynarodowe Standardy Sprawozdawczości Finansowej (International Financial Reporting Standards – IFRS) i powiązane z nimi interpretacje (interpretacje SIC-IFRIC), późniejsze zmiany tych standardów i powiązanych z nimi interpretacji, przyszłe standardy i powiązane z nimi interpretacje wydane lub przyjęte przez Radę Międzynarodowych Standardów Rachunkowości (International Accounting Standards Board – IASB);
- 13) „niezależna regulacja ekonomiczna” oznacza proces stosowania przez Umawiające się Państwo zachęt lub modulacji finansowych;
- 14) „ogólny ruch lotniczy” oznacza wszystkie przemieszczenia cywilnych statków powietrznych, jak również wszystkie przemieszczenia państwowych statków powietrznych (włącznie z wojskowymi, celnymi i policyjnymi statkami powietrznymi), kiedy ruchy te wykonywane są zgodnie z procedurami ICAO;
- 15) „plan skuteczności działania” oznacza plan, w którym Umawiające się Państwa ustalają swoje cele w zakresie skuteczności działania na dany okres (okres odniesienia);
- 16) „przedstawiciel użytkowników przestrzeni powietrznej” oznacza dowolną osobę lub jednostkę prawną reprezentującą interesy jednej lub kilku kategorii użytkowników służb żeglugi powietrznej;
- 17) „przestrzeń terminalowa” oznacza obszar kontrolowany, zwykle ustanawiany u zbiegu tras ATS w pobliżu jednego lub większej liczby ważniejszych lotnisk;
- 18) „rok N” oznacza nowy okres odniesienia, rozpoczynający się w roku „N”;
- 19) „rok n” oznacza rok bieżący;
- 20) „służba kontroli lotniska” oznacza służbę ATC dla ruchu lotniskowego;
- 21) „służba kontroli obszaru” oznacza służbę ATC dla lotów kontrolowanych wykonywanych w bloku przestrzeni powietrznej;
- 22) „służba kontroli ruchu lotniczego (ATC)” oznacza służbę zapewnianą w celu:
 - a) zapobiegania kolizjom:
 - między statkami powietrznymi w locie, oraz
 - statków powietrznych na polu manewrowym z przeszkodami i innymi statkami powietrznymi; oraz

- b) usprawnienia i utrzymywania uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego;
- 23) „służba kontroli zbliżania” oznacza służbę ATC dla przylatujących i odlatujących lotów kontrolowanych;
- 24) „służba ruchu lotniczego” oznacza różne służby informacji powietrznej, służby ostrzegawcze, służby doradcze ruchu lotniczego i służby ATC (służby kontroli obszaru, zbliżania i lotniska);
- 25) „służby dozorowania” oznaczają urządzenia oraz służby wykorzystywane do określenia pozycji statku powietrznego dla zapewnienia bezpiecznej separacji;
- 26) „służby łączności” oznaczają stałe oraz mobilne służby umożliwiające łączność ziemia-ziemia, ziemia-powietrze oraz powietrze-powietrze dla celów ATC;
- 27) „służby meteorologiczne” oznaczają takie urządzenia i usługi, które zapewniają statkowi powietrznemu prognozy meteorologiczne, wskazówki oraz obserwacje, jak również wszelkie inne informacje i dane meteorologiczne zapewniane przez Państwa do wykorzystania lotniczego;
- 28) „służby nawigacyjne” oznaczają takie obiekty, urządzenia i usługi, które zapewniają statkowi powietrznemu informacje o pozycji i czasie;
- 29) „służby żeglugi powietrznej” oznaczają służby ruchu lotniczego; służby łączności, nawigacji i dozorowania; służby meteorologiczne dla żeglugi powietrznej; oraz służby informacji lotniczej;
- 30) „strefa pobierania opłat trasowych” oznacza część przestrzeni powietrznej, dla której określa się jedną podstawę kosztową i jedną stawkę jednostkową;
- 31) „użytkownik służb trasowych” oznacza podmiot eksploatujący statek powietrzny w czasie wykonywania lotu lub, jeśli nie jest znana jego tożsamość, oznacza wówczas właściciela statku powietrznego, chyba że wykaże on, że inna osoba eksploatowała wtedy statek powietrzny;
- 32) „VFR” oznacza przepisy wykonywania lotów z widocznością (Visual Flight Rules), zgodnie z definicją zawartą w Załączniku 2 do Konwencji chicagowskiej z 1944 r. o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (wydanie aktualne);
- 33) „Warunki stosowania systemu opłat trasowych i warunki uiszczania należności EUROCONTROL” oznaczają reguły obliczania opłaty trasowej EUROCONTROL i warunków jej płatności, jak określono w dokumencie nr 11.60.02 lub jego późniejszych wersjach;
- 34) „wprowadzenie do użytku” oznacza pierwsze zastosowanie operacyjne po wstępnej instalacji lub modernizacji systemu;
- 35) „zarządzanie przepływem ruchu lotniczego” oznacza funkcję ustanowioną w celu zwiększenia bezpiecznego, uporządkowanego i szybkiego przepływu ruchu lotniczego poprzez zapewnienie maksymalnego wykorzystania możliwości ATC oraz kompatybilności natężenia ruchu z przepustowością deklarowaną przez odpowiednie instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego;
- 36) „zarządzanie przestrzenią powietrzną” oznacza funkcję planowania z zasadniczym celem maksymalizacji wykorzystania dostępnej przestrzeni powietrznej poprzez dynamiczny podział czasu jej użytkowania oraz, doraźnie, segregację przestrzeni powietrznej pomiędzy

różnymi kategoriami użytkowników przestrzeni powietrznej w oparciu o potrzeby krótkoterminowe;

- 37) „zarządzanie ruchem lotniczym” oznacza połączenie funkcji pokładowych i naziemnych (służby ruchu lotniczego, zarządzanie przestrzenią powietrzną i zarządzanie przepływem ruchu lotniczego) wymaganych dla zapewnienia bezpiecznego i skutecznego ruchu statków powietrznych podczas wszystkich faz operacji;
- 38) „zespół służb” oznacza dwie lub więcej służby żeglugi powietrznej.

ZAŁĄCZNIK VII
SZCZEGÓLNE WYMOGI PRZEJRZYSTOŚCI ZAPEWNIANIA
SŁUŻB TRASOWYCH NA WARUNKACH RYNKOWYCH

Informacje ujawniane w zastosowaniu niniejszego załącznika są dla Umawiających się Państw poufne i nie zostają upublicznione.

1. KOSZTY SŁUŻB ŻEGLUGI POWIETRZNEJ

1.1. Tabela sprawozdawcza

Umawiające się Państwa wypełniają tabelę sprawozdawczą przedstawioną w niniejszym załączniku. Tabele A i B wypełnia się dla całej strefy pobierania opłat.

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 ustala się na podstawie zrewidowanych sprawozdań finansowych. Planowane koszty ustala się na podstawie biznesplanu 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 Umawiające się Państwo.

Koszty i ceny określa się w walucie krajowej.

Tabela A:

Organizacja:	Rok
Strefa pobierania opłat:	n

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

Rozbicie wg rodzaju

Personel									
Pozostałe koszty operacyjne									
Amortyzacja									
Koszt kapitału									
Koszty wyjątkowe									
Koszty całkowite									

Tabela B:

Organizacja: Strefa pobierania opłat:	Rok	n
--	-----	---

Port lotniczy i	(n-3)	(n-2)	(n-1)	(n)	(n+1)	(n+2)	(n+3)	(n+4)	(n+5)
Cena roczna (a)									
Jednostka parametru wyjściowego (b)									
Cena jednostkowa									

1.2. Informacje dodatkowe

Dodatkowo Umawiające się Państwa udostępniają przynajmniej następujące informacje:

- (a) opis kryteriów zastosowanych do podziału kosztów urządzeń i służb pomiędzy poszczególne służby żeglugi powietrznej, biorąc pod uwagę całość trasowych obiektów, urządzeń i służb żeglugi powietrznej, za które każde Umawiające się Państwo ponosi odpowiedzialność na mocy Regionalnych Porozumień dotyczących Żeglugi Powietrznej ICAO i powiązanego z nimi Regionalnego Planu Żeglugi Powietrznej, stanowiącego podstawę planów krajowych;
- (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 podstawy aktywów.

2. FINANSOWANIE SŁUŻB ŻEGLUGI POWIETRZNEJ

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