

Warszawa, dnia piątek, 29 stycznia 2021

Poz. 3

**OGŁOSZENIE NR 2
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 29 stycznia 2021 r.

w sprawie wymagań EUROCONTROL w zakresie przepisów systemu opłat trasowych

Na podstawie art. 23 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1970) 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.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson

Warunki stosowania systemu opłat trasowych oraz Warunki uiszczania należności

EUROCONTROL

Warunki stosowania systemu opłat trasowych oraz Warunki uiszczania należności

[Tekst zatwierdzony przez rozszerzoną Komisję 28.11.2019 r.,
wszedł w życie dnia 1.1.2020 r.]

(Niniejsza wersja zastępuje wydanie nr 19.60.02 ze stycznia 2019)

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 poniesione przez Umawiające się Państwa w odniesieniu do trasowych urządzeń i służb żeglugi powietrznej, jak i eksploatacji systemu opłat trasowych, a także za koszty poniesione 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 zachęt. EUROCONTROL może wdrożyć taki system na warunkach i zgodnie z zasadami ustalonymi z danym(-i) Umawiającym(-i) się Państwem(-ami).
5. Osobą zobowiązaną do wniesienia opłaty jest osoba, która eksploatowała statek powietrzny w czasie, kiedy wykonywany był lot. Do identyfikacji osoby eksploatującej statek można wykorzystać oznacznik ICAO lub inny uznany oznacznik lotu.
6. W przypadku gdy osoba eksploatująca statek jest nieznana, właściciel statku powietrznego jest uważany za eksploatującego, dopóki nie wykaże, że to inna osoba była eksploatującym statkiem powietrznym.

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:

$$r_i = t_i \times N_i$$

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 współczynnikiem odległości w odniesieniu do strefy pobierania opłat (i), zaś (p) – współczynnikiem wagi dla danego statku powietrznego.

ARTYKUŁ 5

1. Współczynnik 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
 - i
 - 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 rzeczywistą trasą lotu zarejestrowaną przez menedżera sieci.

2. Dla lotów kończących się na lotnisku, na którym się rozpoczęły, podczas których nie odbyło się międzylądowanie (lotów okrężnych), współczynnik odległości w strefie pobierania opłat zawierającej punkt najdalszy od lotniska uzyskuje się, dzieląc przez sto 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.

Jeśli loty okrężne są wykonywane wyłącznie w obrębie jednej strefy pobierania opłat, wówczas współczynnik odległości uzyskuje się, dzieląc przez sto (100) liczbę kilometrów ortodromicznej odległości pomiędzy lotniskiem a punktem najdalszym od lotniska i mnożąc ją przez dwa (2).

3. Odległość, którą należy wziąć pod uwagę, należy zredukować o dwadzieścia (20) kilometrów w odniesieniu do każdego startu i lądowania w danej strefie pobierania opłat.

ARTYKUŁ 6

1. Współczynnik wagi (p) – wyrażony z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku – jest pierwiastkiem kwadratowym współczynnika, który uzyskuje się, dzieląc przez pięćdziesiąt (50) liczbę ton metrycznych – wyrażonych z dokładnością do jednego miejsca po przecinku – maksymalnej certyfikowanej masy startowej statku powietrznego określonej w instrukcji użytkowania w locie (AFM):

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

2. Jeżeli dany statek powietrzny posiada kilka maksymalnych certyfikowanych mas startowych, stosuje się największą z nich.
3. Użytkownicy statków powietrznych deklarują EUROCONTROL skład swojej floty i maksymalną certyfikowaną masę startową każdego statku powietrznego za każdym razem, gdy zajdzie zmiana, i co najmniej raz w roku.

Użytkownicy statków powietrznych deklarują EUROCONTROL skład swojej floty i maksymalną certyfikowaną masę startową każdego statku powietrznego do ostatniego dnia roboczego miesiąca kalendarzowego, w którym zaszła zmiana. Użytkownicy statków powietrznych, deklarujący maksymalną certyfikowaną masę startową danego statku powietrznego, dostarczają EUROCONTROL instrukcję użytkowania w locie (AFM) tego statku.

Jeśli użytkownik statku powietrznego nie dostarczył EUROCONTROL instrukcji użytkowania w locie zgodnie z powyższymi postanowieniami lub maksymalna certyfikowana masa startowa danego statku powietrznego nie jest znana EUROCONTROL, współczynnik wagi oblicza się na podstawie masy najcięższego istniejącego statku powietrznego tego samego typu.

ARTYKUŁ 7

1. Stawka jednostkowa opłaty (t_i) jest ustalana w euro.
2. Stawka jednostkowa (t_i) to suma krajowej stawki jednostkowej (t_{ni}) i administracyjnej stawki jednostkowej (t_a) odzwierciedlającej koszty fakturowania i pobierania opłat.
3. O ile dane Umawiające się Państwo(-a) nie zdecyduje(-ą) inaczej, krajowa 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 certyfikowana masa startowa wynosi mniej niż dwie (2) tony metryczne;
 - b. loty poszukiwawczo-ratownicze autoryzowane przez właściwy organ.

2. Ponadto, w odniesieniu do strefy pobierania opłat objętej zakresem jego odpowiedzialności, Umawiające się Państwo(-a) może(-gą) zwolnić z opłat następujące loty:
- a. loty wojskowe wykonywane przez statki powietrzne jakiegokolwiek Państwa;
 - b. loty szkoleniowe wykonywane wyłącznie w celu uzyskania licencji lub odpowiedniego uprawnienia w przypadku członków personelu lotniczego wchodzącego w skład załóg statków powietrznych i pod warunkiem, że jest to potwierdzone odpowiednią uwagą w planie lotu, że lot jest wykonywany wyłącznie w tym celu. Loty te muszą być wykonywane wyłącznie w takiej strefie pobierania opłat;
 - c. loty wykonywane wyłącznie w celu sprawdzenia lub przetestowania sprzętu wykorzystywanego lub przeznaczonego do wykorzystania w charakterze naziemnych pomocy nawigacyjnych, z wyłączeniem lotów służących do przebazowania danego statku powietrznego na miejsce wykonywania operacji;
 - d. loty kończące się na lotnisku, na którym się rozpoczęły, podczas których nie odbyło się międzylądowanie (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 właściwy organ;
 - g. loty służb celnych i policji;
 - h. loty wykonywane wyłącznie w celu przewozu, w oficjalnej misji, panującego monarchy i jego/jej najbliższej rodziny, głów państw, szefów rządu oraz ministrów, pod warunkiem, że jest to potwierdzone odpowiednim oznaczeniem statusu lub uwagą w planie lotu, że lot jest wykonywany wyłącznie w tym celu.

ARTYKUŁ 9

Opłaty będą uiszczane 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 oraz stawki jednostkowe.

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, pomniejszony o przestrzeń powietrzną zdefiniowaną przez boczne granice „Sektora DF 2” i powiększony o przestrzeń powietrzną zdefiniowaną przez boczne granice „Sektora DF 1”, gdzie: <ul style="list-style-type: none">• boczne granice „Sektora 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 wzdłuż granicy państwowej pomiędzy Republiką Bułgarii i Rumunii do punktu wyjścia;• boczne granice „Sektora 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 wzdłuż granicy państwowej pomiędzy Republiką Bułgarii i Rumunii do punktu wyjścia	<u>Republika Bułgarii</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>Czechy</u>
Dania	Rejon Informacji Powietrznej Kopenhaga	<u>Królestwo Danii</u>
Estonia	Rejon Informacji Powietrznej Tallinn	<u>Republika Estońska</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 Hellas Rejon Informacji Powietrznej Ateny	<u>Republika Grecka</u>
Gruzja	Rejon Informacji Powietrznej Tbilisi	<u>Gruzja</u>

<u>Nazwa strefy pobierania opłat</u>	<u>Opis przestrzeni powietrznej</u>	<u>Umawiające się Państwa</u>
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 Holandii</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	<u>Republika Litwy</u>
Lizbona	Górny Rejon Informacji Powietrznej Lizbona Rejon Informacji Powietrznej Lizbona	<u>Republika Portugalska</u>
Łotwa	Rejon Informacji Powietrznej Ryga	<u>Republika Łotwa</u>
Macedonia Północna	Rejon Informacji Powietrznej Skopje	<u>Republika Macedonii Północnej</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, pomniejszony o przestrzeń powietrzną zdefiniowaną przez boczne granice „Sektora DF 1” i powiększony o przestrzeń powietrzną zdefiniowaną przez boczne granice „Sektora DF 2”, gdzie: <ul style="list-style-type: none"> boczne granice „Sektora 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 wzdłuż granicy państwowej pomiędzy Republiką Bułgarii i Rumunii do punktu wyjścia; boczne granice „Sektora 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 wzdłuż granicy państwowej pomiędzy Republiką Bułgarii i Rumunii do punktu wyjścia 	<u>Rumunia</u>

<u>Nazwa strefy pobierania opłat</u>	<u>Opis przestrzeni powietrznej</u>	<u>Umawiające się Państwa</u>
Santa Maria	Rejon Informacji Powietrznej Santa Maria	<u>Republika Portugalska</u>
Serbia / Czarnogóra / KFOR	Górny Rejon Informacji Powietrznej Belgrad Rejon Informacji Powietrznej Belgrad	<u>Republika Serbska / 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>
Ukraina	Górny Rejon Informacji Powietrznej Kijów Rejon Informacji Powietrznej Kijów Rejon Informacji Powietrznej Symferopol Rejon Informacji Powietrznej Odessa Rejon Informacji Powietrznej Dniepr Rejon Informacji Powietrznej Lwów	<u>Ukraina</u> ¹
Węgry	Rejon Informacji Powietrznej Budapeszt	<u>Republika Węgierska</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>

¹ jeszcze nie zintegrowana technicznie.

WARUNKI UISZCZANIA NALEŻNOŚCI

KLAUZULA 1

1. Kwoty, na które wystawiono rachunek, będą uiszczane w siedzibie organizacji EUROCONTROL w Brukseli.
2. Jednakże EUROCONTROL uzna za wykonanie zobowiązania płatnika, wpłaty dokonane na rachunki założone w imieniu EUROCONTROL, w bankach wyznaczonych przez właściwe organy systemu opłat trasowych znajdujących się na terenie danych Państw.
3. Kwota opłaty staje się wymagalna w dniu wykonania lotu. Termin płatności, na rzecz EUROCONTROL, musi być wskazany na rachunku i wynosi maksymalnie 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 będzie dokonana po dziennym kursie walutowym 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. Opłaty bankowe związane z opłacaniem rachunków EUROCONTROL są pokrywane przez użytkownika przestrzeni powietrznej.

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 najstarszego nieopłaconego rachunku, a następnie
- do odsetek za spóźnione opłaty.

KLAUZULA 5

1. Reklamacje dotyczące rachunków należy przedłożyć EUROCONTROL na piśmie lub w formie elektronicznej, zatwierdzonej uprzednio przez EUROCONTROL. Reklamacje muszą wpłynąć do EUROCONTROL, najpóźniej w terminie 60 dni od daty wystawienia rachunku. Termin reklamacji powinien być wskazany na rachunku.
2. Data przedstawienia reklamacji będzie 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 dokonania jakichkolwiek odliczeń 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 będą dokonywane bez wcześniejszej zgody EUROCONTROL.

KLAUZULA 6

1. Opłata nieuiszczona w terminie zostanie zwiększona 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”, będą odsetkami prostymi naliczanymi codziennie od niezapłaconej zaległej kwoty.
2. Odsetki będą obliczane i ujęte w rachunkach w euro.

KLAUZULA 7

Jeśli dłużnik nie uiszczył 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 ze stosownym prawem.

Zasady ustalania podstawy kosztowej dla opłat trasowych i obliczania stawek jednostkowych

EUROCONTROL

Zasady ustalania podstawy kosztowej dla opłat trasowych i obliczania stawek jednostkowych

[Tekst zatwierdzony przez rozszerzoną Komisję 28.11.2019 r.,
wszedł w życie dnia 1.1.2020 r.]

(Niniejsza wersja zastępuje wydanie nr 18.60.01 ze stycznia 2018)

SPIS TREŚCI**Strona**

1.	PRZEPISY OGÓLNE	2
1.1	Wspólna polityka	2
1.2	Strefy pobierania opłat	2
1.3	Możliwe sposoby obliczania stawki jednostkowe	3
1.3.1	Metoda pełnego odzyskiwania kosztów	3
1.3.2	Metoda kosztów ustalonych	3
1.4	Przejrzystość kosztów i mechanizmu pobierania opłat	3
1.5	Konsultacje z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej	4
1.6	Systemy zachęt	5
2.	KOSZTY I ZASADY RACHUNKOWOŚCI	5
2.1	Ogólne zasady rachunkowości	5
2.2	Postanowienia ogólne dotyczące kosztów	5
2.3	Koszty: Rozbicie wg rodzaju	7
2.3.1	Koszty personelu	7
2.3.2	Koszty operacyjne inne niż koszty personelu	7
2.3.3	Amortyzacja	7
2.3.4	Koszt kapitału	9
2.3.5	Koszty wyjątkowe	9
2.4	Koszty: Rozbicie wg służb	10
2.4.1	Koszty zarządzania ruchem lotniczym (ATM)	10
2.4.2	Koszty łączności	10
2.4.3	Koszty nawigacji	10
2.4.4	Koszty dozoru	10
2.4.5	Koszty poszukiwania i ratownictwa (SAR)	10
2.4.6	Koszty informacji lotniczej	10
2.4.7	Koszty meteorologiczne (MET)	10
2.4.8	Koszty nadzoru	11
2.4.9	Inne koszty krajowe	11
2.5	Podział kosztów	11
3.	OBLICZANIE STAWKI JEDNOSTKOWEJ	13
3.1	Przepisy ogólne	13
3.2	Metoda pełnego odzyskiwania kosztów	13
3.2.1	Obliczanie trasowych stawek jednostkowych	13
3.2.2	Mechanizm wprowadzania korekt	14
3.2.3	Zmiana stawki jednostkowej	14
3.3	Metoda kosztów ustalonych	14
3.3.1	Obliczanie trasowych stawek jednostkowych	14
3.3.2	Korekta o inflację	16
3.3.3	Mechanizm podziału ryzyka związanego z ruchem	16
3.3.4	Mechanizm podziału ryzyka kosztowego	17
3.3.5	Konsultacje	18
3.4	Systemy zachęt	19
3.4.1	Systemy zachęt dla instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej	19
3.4.2	Systemy zachęt dla użytkowników przestrzeni powietrznej (modulacja opłat trasowych)	19
3.5	Obliczanie regionalnej administracyjnej stawki jednostkowej	20

3.6	Loty objęte zwolnieniem.....	20
3.7	Postanowienia szczególne.....	21
3.7.1	Uproszczony schemat opłat.....	21
3.7.2	Służby CNS, MET i AIS oraz służby danych ATM podlegające warunkom rynkowym	22
3.8	Wysoka inflacja.....	23
3.9	Obliczanie stawki jednostkowej w euro	24
4.	MONITOROWANIE ZGODNOŚCI.....	24
4.1	Odwołanie	24
4.2	Weryfikacja opłat	24
5.	ŚRODKI EGZEKUCYJNE	25
6.	OBOWIĄZYWANIE	25

ZAŁĄCZNIKI

Załącznik I	Wzory tabel sprawozdawczych - Metoda pełnego odzyskiwania kosztów	26
Załącznik II	Wzory tabel sprawozdawczych - Metoda kosztów ustalonych.....	32
Załącznik III	Szczególne wymogi przejrzystości zapewniania służb trasowych na warunkach rynkowych	41

1. PRZEPISY 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.

Uznaje się, że Umawiające się Państwa stosujące zasady przyjęte przez Unię Europejską w odniesieniu do systemu skuteczności działania oraz systemu opłat jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej spełniają zasady przyjęte przez EUROCONTROL w odniesieniu do tych kwestii.

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 spójne z zapewnianymi służbami żeglugi powietrznej i mogą obejmować usługi zapewniane przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej mającą siedzibę w innym Umawiającym się Państwie. Umawiające się Państwa konsultują się z przedstawicielami zainteresowanych użytkowników przestrzeni powietrznej przed ustanowieniem lub zmodyfikowaniem stref pobierania opłat.

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 strefy pobierania opłat znajdują się w przestrzeni powietrznej więcej niż jednego Umawiającego się Państwa, Państwa te zapewniają spójność i jednolitość stosowania niniejszych Zasad do danej przestrzeni powietrznej oraz powiadamiają o tym EUROCONTROL.

1.2.5 Umawiające się Państwa ustalają podstawy kosztowe, prognozę jednostek usługowych i stawki jednostkowe 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.

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 określane w oparciu o koszty rzeczywiste w ostatnim pełnym roku obrotowym (rok „n - 2”) z uwzględnieniem aktualnych informacji, w szczególności prognoz budżetowych odnoszących 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.

Koszty ustalone określa się przed rozpoczęciem każdego okresu odniesienia w ramach planu 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.

Umawiające się Państwa mogą podjąć decyzję o skorygowaniu planu skuteczności działania.

Umawiające się Państwa nie będą zmieniać strefy pobierania opłat trasowych w trakcie okresu odniesienia.

1.4 Przejrzystość kosztów i mechanizmu pobierania opłat

1.4.1 Umawiające się Państwa ustalają podstawę kosztową dla każdej strefy pobierania opłat trasowych w przejrzysty sposób.

1.4.2 Bez uszczerbku dla paragrafu 1.4.3 i/lub paragrafu 3.7.2, Umawiające się Państwa ustalają podstawę kosztową w walucie krajowej.

1.4.3 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.

- 1.4.4 Umawiające się Państwa przekazują dane do Centralnego Biura Opłat Trasowych (CRCO) EUROCONTROL zgodnie z wzorami tabel, znajdującymi się w Załącznikach I i II. Dane wstępne przekazywane są nie później niż 1 czerwca każdego roku. Dane ostateczne przekazywane są nie później niż 1 listopada każdego roku.
- 1.4.5 Umawiające się Państwa zapewniają coroczne ustalanie stawek jednostkowych dla każdej strefy pobierania opłat.
- 1.4.6 W przypadku Umawiających się Państw stosujących metodę pełnego odzyskiwania kosztów, koszty obejmują okres do roku „n + 4”.
- 1.4.7 W przypadku Umawiających się Państw stosujących metodę kosztów ustalonych, dane obejmują bieżący okres odniesienia.

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 I albo II, 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 I albo II (tabele sprawozdawcze 1 i 2 wraz z informacjami dodatkowymi).

- 1.5.3 Konsultacje z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej, prowadzone przez rozszerzony Komitet ds. Opłat Trasowych, dotyczą wstępnych i ostatecznych szacowanych wartości podstaw kosztowych na rok „n” oraz wszelkich zmian Zasad. Właściwą dokumentację udostępnia się przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej i EUROCONTROL każdego roku odpowiednio nie później niż do dnia 1 czerwca i 1 listopada.
- 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.

1.6 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 (tylko koszty ustalone) lub użytkowników przestrzeni powietrznej.

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

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, ang. IAS/IFRS). 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 gwarantują publikowanie dorocznych sprawozdań przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz poddawanie się przez te instytucje niezależnemu audytowi.

2.1.3 Umawiające się Państwa zapewniają, że w przypadku zapewniania większej liczby służb, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, określają w wewnętrznych systemach rachunkowych koszty i dochody związane ze służbami trasowymi w rozbiu zgodnym z Zasadami oraz w uzasadnionych przypadkach, utrzymują zbiorcze rachunki związane z funkcjonowaniem służb innych niż służby żeglugi powietrznej, tak jak byłoby od nich wymagane w przypadku, gdyby przedmiotowe służby były zapewniane jako oddzielne przedsięwzięcia.

2.1.4 Umawiające się Państwa wyznaczają właściwe organy, które mają prawo wglądu w księgi rachunkowe instytucji dostarczających 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. Koszty służb trasowych finansowane są z opłat trasowych nakładanych na użytkowników służb trasowych lub ewentualnie z innych przychodów, bez naruszenia możliwości finansowania kosztów służb trasowych zapewnianych przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej lotom objętym zwolnieniem.

Umawiające się Państwa mogą zdecydować, że fundusze publiczne otrzymywane przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej od organów publicznych będą odliczane od kosztów ustalonych jako „inne przychody”.

Umawiające się Państwa mogą zdecydować, że przychody uzyskiwane przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej z działalności komercyjnej będą odliczane od kosztów ustalonych jako „inne przychody”.

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

- 2.2.2 Pod uwagę bierze się całość trasowych obiektów, urzędzeń 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, urzędzenia i służby zapewniane dla lotnictwa cywilnego i wojskowego, które wykonują operacje zgodnie z zasadami i przepisami ICAO (ogólny ruch lotniczy: GAT). Umawiające się Państwa stosują Zasady do wszystkich instytucji zapewniających obiekty, urzędzenia 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, urzędzeń 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:
- koszty ponoszone przez właściwe organy i podmioty uprawnione, tzn. podmioty działające w imieniu tych właściwych organów;
 - koszty wynikające z umów międzynarodowych; tzn. koszty wynikające z Konwencji EUROCONTROL („koszty EUROCONTROL”), które w kontekście Zasad nie obejmują kosztów związanych z Centrum Kontroli Maastricht.
- 2.2.5 Koszty kwalifikujących się służb, obiektów, urzędzeń 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.
- 2.2.6 Wszelkie korekty wykraczające poza zakres postanowień MSR/MSSF precyzuje się w ramach informacji dodatkowych, dostarczanych zgodnie z Załącznikiem I lub II.
- 2.2.7 Koszty związane z zapewnianiem służb trasowych obejmują wszelkie niepodlegające zwrotowi podatki i cła. Oblicza się je pomniejszając wartości o przychody dodatkowe.

W takim przypadku szczegóły i wartości liczbowe podaje się w ramach informacji dodatkowych.

2.2.8 Koszty te rozbijane są na koszty personelu, koszty operacyjne inne niż koszty personelu, koszty amortyzacji, koszt kapitału oraz koszty wyjątkowe obejmujące niepodlegające zwrotowi zapłacone cła i podatki, a także wszelkie inne powiązane koszty.

2.2.9 Wszystkie postanowienia Zasad odnoszące się do ustalania kosztów mają zastosowanie odpowiednio do kosztów rzeczywistych.

2.3 Koszty: Rozbicie wg 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 koszty innych świadczeń. Koszty emerytur oblicza się na podstawie racjonalnych założeń w oparciu o odpowiedni system emerytalny lub prawo krajowe, zależnie od sytuacji. Racjonalne założenia są precyzowane w ramach informacji dodatkowych.

2.3.2 Koszty operacyjne inne niż koszty personelu

Pozostałe koszty operacyjne obejmują koszty ponoszone w wyniku zakupu towarów i usług wykorzystywanych w celu zapewnienia służb trasowych, do których należą między innymi: usługi zlecone, 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 łączności;
- e. koszty napraw i konserwacji, wyliczywszy 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 niepodlegające zwrotowi podatki i cła, w stosownych przypadkach.

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

Do obliczenia amortyzacji stosuje się rachunkowość według kosztów historycznych albo według kosztów bieżących. Metodologia obliczania amortyzacji nie podlega zmianom w okresie trwania amortyzacji i jest zgodna z zastosowanym kosztem kapitału, tzn. 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, koszt kapitału nie obejmuje inflacji, a 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 pierwszy 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 amortyzuje się 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.

W przypadku gdy instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej ponoszą koszty w wyniku leasingu środków trwałych, kosztów tych nie uwzględnia się, obliczając koszt kapitału.

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 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 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.

2.4 Koszty: Rozbicie wg 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).

2.4.2 Koszty łączności

Koszty łączności to koszty 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.

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.

Obejmują koszty ponoszone przez właściwe organy i podmioty uprawnione, tzn. podmioty działające w imieniu właściwych organów krajowych.

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, o których mowa w paragrafie 2.2.4.(b), oraz;
- w stosownych przypadkach, koszty wynikające z innych 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.

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 trasowych, w odniesieniu do których zostały one 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:
- służby kontroli lotniska lub lotniskowe służby informacji powietrznej, w tym służby doradcze ruchu lotniczego, oraz służby ostrzegawcze;
 - służby ruchu lotniczego obsługujące przyloty i odloty statków powietrznych w określonej odległości od portu lotniczego, definiowane zgodnie z wymaganiami operacyjnymi;
 - proporcjonalna część służb żeglugi powietrznej wspólna dla służb trasowych i terminalowych.

W tym celu Umawiające się Państwa określają kryteria stosowane do przypisywania kosztów do stref pobierania opłat, w tym w odniesieniu do punktów (b) i (c) tego paragrafu oraz kryteria stosowane do rozdziału kosztów pomiędzy służby trasowe a służby terminalowe dla każdego portu lotniczego, i informują o nich EUROCONTROL. Umawiające się Państwa uwzględniają te informacje w informacjach dodatkowych do tabeli sprawozdawczej 1 (Załącznik I i Załącznik II).

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

Umawiające się Państwa stosują postanowienia paragrafów 2.5.4, 2.5.5, 2.5.6 i 2.5.7 do przypisywania kosztów obiektów i urządzeń ATS, służb łączności, służb SAR i służb informacji lotniczej.

- 2.5.4 Jeżeli niemożliwy jest statystyczny podział użytkowania obiektów i urządzeń ATS pomiędzy służby trasowe a służby terminalowe, 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 bezpośrednie 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 odzyskiwanie kosztów od lotnictwa cywilnego;
 - podział kosztów przeprowadza się w taki sposób, aby żaden użytkownik przestrzeni powietrznej nie został obciążony kosztami, które nie są do nich właściwie przypisane;
 - operacje takie przeprowadza się z zachowaniem wymaganej precyzji i przejrzystości, zaś użytkownicy przestrzeni powietrznej otrzymują odpowiednie informacje, szczególnie w odniesieniu do kosztów zapewnianych obiektów, urządzeń i służb.
- 2.5.7 Koszty informacji lotniczej są albo pokrywane przez służby trasowe, 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 wykazuje 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 Przepisy ogólne

Zgodnie z paragrafem 1.3 Umawiające się Państwa obliczają stawkę jednostkową, stosując albo metodę pełnego odzyskiwania kosztów, albo metodę kosztów ustalonych.

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 niektórych lotów zwolnieniem z opłat trasowych nie może być pokrywane przez innych użytkowników przestrzeni powietrznej.

Stawkę jednostkową oblicza się zgodnie z Załącznikiem I.

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 corocznie ustalają trasową stawkę jednostkową dla każdej strefy pobierania opłat przed rozpoczęciem każdego roku okresu odniesienia.

Bez uszczerbku dla paragrafów 3.3.1.3 i 3.3.1.4, Umawiające się Państwa nie będą zmieniać swojej stawki jednostkowej w ciągu roku.

3.3.1.2 Trasową stawkę jednostkową oblicza się, dzieląc przez prognozowaną całkowitą liczbę trasowych jednostek usługowych dla danego roku, określoną w planie skuteczności działania, sumę algebraiczną następujących składników:

- a. koszty ustalone danego roku, wyrażone w wartościach nominalnych, określone w planie skuteczności działania;
- b. korekta o inflację zgodnie z paragrafem 3.3.2;
- c. korekty wynikające z zastosowania mechanizmu podziału ryzyka związanego z ruchem zgodnie z paragrafem 3.3.3;
- d. korekty wynikające z zastosowania mechanizmu podziału ryzyka kosztowego zgodnie z paragrafem 3.3.4;
- e. korekty wynikające z zastosowania systemów zachęt finansowych zgodnie z paragrafem 3.4.1;
- f. korekty wynikające z modulacji opłat trasowych zgodnie z paragrafem 3.4.2;

- g. korekty wynikające ze zmian w ruchu zgodnie z paragrafem 3.3.3.4 (mające zastosowanie do kosztów ponoszonych przez właściwe organy i podmioty uprawnione, kosztów EUROCONTROL, kosztów służb meteorologicznych oraz w stosownych przypadkach kosztów, o których mowa w paragrafie 3.3.3.3);
- h. korekty wynikające ze zmian w ruchu zgodnie z paragrafem 3.3.3.5;
- i. potrącenie innych przychodów, w sytuacji, gdy Umawiające się Państwa zdecydowały, zgodnie z paragrafem 2.2.1, że takie przychody mają być potrącane;
- j. subsydiowanie wzajemne pomiędzy strefami pobierania opłat trasowych w sytuacji, gdy jest to uzasadnione z obiektywnych przyczyn, pod warunkiem przejrzystej identyfikacji;
- k. korekty z tytułu różnicy przychodów wynikającej z tymczasowego stosowania stawki jednostkowej zgodnie z paragrafem 3.3.1.3;
- l. korekty dotyczące poprzednich okresów odniesienia.

3.3.1.3 Umawiające się Państwa mogą podjąć decyzję o ustaleniu stawki jednostkowej na poziomie niższym niż obliczony zgodnie z paragrafem 3.3.1.2. W takim przypadku ujmują ustaloną niższą stawkę jednostkową w tabelach sprawozdawczych dotyczących obliczania stawki jednostkowej zgodnie z Załącznikiem II. Różnica przychodów nie jest pokrywana przez użytkowników przestrzeni powietrznej.

3.3.1.4 Jeżeli Umawiające się Państwa nie przyjęły planu skuteczności działania przed rozpoczęciem okresu odniesienia lub plan skuteczności działania został skorygowany zgodnie z obowiązującym prawem w trakcie okresu odniesienia, stawki jednostkowe są w razie potrzeby ponownie obliczane i stosowane jak najwcześniej w oparciu o przyjęty plan skuteczności działania lub przyjęty skorygowany plan skuteczności działania.

Jeżeli plan skuteczności działania przyjęto po rozpoczęciu okresu odniesienia, wszelkie różnice w przychodach wynikające ze stosowania stawki jednostkowej lub stawek jednostkowych obliczonych w oparciu o projekt planu skuteczności działania, zamiast stawki jednostkowej lub stawek jednostkowych obliczonych w oparciu o przyjęty plan skuteczności działania, skutkują dokonaniem pierwszej korekty stawki jednostkowej w roku następującym po przyjęciu planu skuteczności działania oraz ostatecznej korekty stawki jednostkowej dwa lata po tym roku. Postanowienia paragrafu 3.3.3 (mechanizm podziału ryzyka związanego z ruchem) i 3.3.4 (podział ryzyka związanego z kosztami) stosowane są w oparciu o przyjęty plan skuteczności działania i obowiązują wstecznie od pierwszego dnia okresu odniesienia.

Jeżeli w trakcie okresu odniesienia dokonano korekty planu skuteczności działania zgodnie z obowiązującym prawem, wszelkie różnice w przychodach wynikające ze stosowania stawki jednostkowej lub stawek jednostkowych obliczonych w oparciu o przyjęty plan skuteczności działania, zamiast stawki jednostkowej lub stawek jednostkowych obliczonych w oparciu o przyjęty skorygowany plan skuteczności działania, skutkują dokonaniem pierwszej korekty stawki jednostkowej w roku następującym po przyjęciu skorygowanego planu skuteczności działania oraz ostatecznej korekty stawki jednostkowej dwa lata po tym roku. Postanowienia paragrafu 3.3.3 (mechanizm podziału ryzyka związanego z ruchem) i 3.3.4 (podział ryzyka kosztowego) stosowane są w oparciu o przyjęty skorygowany plan skuteczności działania i obowiązują wstecznie od pierwszego dnia roku, którego dotyczy skorygowany plan skuteczności działania.

3.3.1.5 W przypadku gdy po stwierdzeniu, że trasowa stawka jednostkowa nie spełnia wymagań określonych w paragrafie 3.3.1.2, Umawiające się Państwa modyfikują trasową stawkę jednostkową dla roku n po rozpoczęciu roku, którego ta stawka dotyczy, i taka modyfikacja powoduje różnicę przychodów, stawka jednostkowa jest korygowana w następujący sposób:

- a. pierwsza korekta stawki jednostkowej w roku następującym po modyfikacji stawki jednostkowej, oraz
- b. ostateczna korekta stawki jednostkowej dwa lata po tym roku.

3.3.2 Korekta o inflację

W przypadku Umawiających się Państw stosujących metodę kosztów ustalonych, dla każdego roku okresu odniesienia koszty ustalone uwzględnione w podstawie kosztowej roku n wyrażone w wartościach nominalnych są korygowane w oparciu o różnicę procentową pomiędzy rzeczywistym wskaźnikiem inflacji a prognozowanym wskaźnikiem inflacji dla roku n i uwzględniane jako korekta podczas obliczania stawki jednostkowej dla roku $n+2$.

Następujące koszty ustalone nie podlegają żadnej korekcie o inflację:

- a. koszty ponoszone przez właściwe organy i podmioty uprawnione;
- b. koszty EUROCONTROL;
- c. koszty amortyzacji i koszt kapitału w sytuacji, gdy stosowany jest system rachunkowości oparty o koncepcję kosztów historycznych.

3.3.3 Mechanizm podziału ryzyka związanego z ruchem

3.3.3.1 Umawiające się Państwa stosują mechanizm podziału ryzyka związanego z ruchem. Zgodnie z tym mechanizmem ryzyko zmian przychodów w wyniku odchyień od prognozy jednostek usługowych określonej w planie skuteczności działania jest dzielone pomiędzy instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej i użytkowników przestrzeni powietrznej.

Umawiające się Państwa definiują wartości parametrów mechanizmu podziału ryzyka związanego z ruchem po konsultacji z przedstawicielami zainteresowanych użytkowników przestrzeni powietrznej i instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.

3.3.3.2 Następujące koszty nie podlegają podziałowi ryzyka związanego z ruchem:

- a. koszty ustalone ponoszone przez właściwe organy i podmioty uprawnione oraz koszty EUROCONTROL;
- b. koszty ustalone służb meteorologicznych.

3.3.3.3 Ponadto Umawiające się Państwa mogą wyłączyć ze stosowania 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.

3.3.3.4 W odniesieniu do kosztów ustalonych, o których mowa w paragrafie 3.3.3.2, oraz w stosownych przypadkach w paragrafie 3.3.3.3, wszelkie przychody dodatkowe w roku (n) wynikające z różnicy pomiędzy faktycznymi jednostkami usługowymi a prognozą jednostek usługowych uwzględnioną w planie skuteczności działania na ten rok są

przekazywane użytkownikom przestrzeni powietrznej, zaś wszelkie przychody utracone są pokrywane przez użytkowników przestrzeni powietrznej, poprzez korektę stawki jednostkowej w roku (n+2).

- 3.3.3.5 W odniesieniu do korekt stawki jednostkowej, o których mowa w punktach (b), (c), (d), (e), (f), (g), (h), (i), (j), (k) i (l) paragrafu 3.3.1.2, Umawiające się Państwa definiują zasady odpowiednich przeniesień.

3.3.4 Mechanizm podziału ryzyka kosztowego

- 3.3.4.1 Umawiające się Państwa stosują mechanizm podziału ryzyka kosztowego. Zgodnie z tym mechanizmem różnice pomiędzy kosztami ustalonymi uwzględnionymi w planie skuteczności działania a kosztami rzeczywistymi są dzielone pomiędzy instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej i użytkownikami przestrzeni powietrznej.

Różnice pomiędzy kosztami ustalonymi uwzględnionymi w planie skuteczności działania a kosztami rzeczywistymi są dzielone w następujący sposób:

- a. jeżeli na przestrzeni całego okresu odniesienia koszty rzeczywiste są niższe od kosztów ustalonych, odpowiednia instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej lub Umawiające się Państwo zatrzymuje całą kwotę różnicy;
 - b. jeżeli na przestrzeni całego okresu odniesienia koszty rzeczywiste są wyższe od kosztów ustalonych, odpowiednia instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej lub Umawiające się Państwo pokrywa całą kwotę różnicy.
- 3.3.4.2 Paragraf 3.3.4.1 nie ma zastosowania, jeżeli różnice są wynikiem co najmniej jednej z następujących zmian:
- a. nieprzewidziane zmiany kosztów nowych i istniejących inwestycji;
 - b. nieprzewidziane zmiany kosztów ponoszonych przez właściwe organy lub podmioty uprawnione oraz nieprzewidziane zmiany kosztów EUROCONTROL;
 - c. nieprzewidziane i znaczące zmiany kosztów emerytur określonych zgodnie z paragrafem 2.3.1, będące wynikiem nieprzewidywalnych zmian krajowych przepisów emerytalnych, przepisów rachunkowych dotyczących emerytur lub nieprzewidywalnych zmian sytuacji na rynkach finansowych, pod warunkiem, że takie zmiany kosztów emerytur są poza kontrolą instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, zaś w przypadku wzrostu kosztów, że instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej podjęła uzasadnione kroki mające na celu zarządzanie wzrostem kosztów w trakcie okresu odniesienia;
 - d. nieprzewidziane i znaczące zmiany kosztów, będące wynikiem nieprzewidywalnych zmian oprocentowania pożyczek, z których finansowane są koszty zapewniania służb żeglugi powietrznej, pod warunkiem, że takie zmiany kosztów emerytur są poza kontrolą instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, zaś w przypadku wzrostu kosztów, że instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej podjęła uzasadnione kroki mające na celu zarządzanie wzrostem kosztów w trakcie okresu odniesienia;
 - e. nieprzewidziane i znaczące zmiany kosztów, będące wynikiem nieprzewidywalnych zmian krajowych przepisów podatkowych lub innych nieprzewidywalnych nowych pozycji kosztowych nieuwzględnionych w planie skuteczności działania, ale wymaganych przepisami prawa.

Koszty ustalone związane z kosztami, o których mowa w tym paragrafie, są identyfikowane i kategoryzowane w informacjach dodatkowych w Załączniku II.

Różnice między kosztami ustalonymi a rzeczywistymi, o których mowa w tym paragrafie, są corocznie identyfikowane i objaśniane zgodnie z Załącznikiem II.

3.3.4.3 W odniesieniu do nieprzewidzianych zmian kosztów, o których mowa w punkcie (b) paragrafu 3.3.4.2, różnice pomiędzy kosztami ustalonymi a kosztami rzeczywistymi są dzielone w następujący sposób:

- a. jeżeli na przestrzeni roku kalendarzowego koszty rzeczywiste są niższe od kosztów ustalonych określonych dla danego roku kalendarzowego, Umawiające się Państwa zwracają różnicę użytkownikom przestrzeni powietrznej poprzez obniżenie stawki jednostkowej w roku $n+2$;
- b. jeżeli na przestrzeni roku kalendarzowego koszty rzeczywiste są wyższe od kosztów ustalonych określonych dla danego roku kalendarzowego, Umawiające się Państwa odzyskują różnicę od użytkowników przestrzeni powietrznej poprzez podwyższenie stawki jednostkowej w roku $n+2$.

W odniesieniu do nieprzewidzianych zmian kosztów, o których mowa w punktach (a), (c), (d) i (e) paragrafu 3.3.4.2, Umawiające się Państwa definiują, w jaki sposób różnice pomiędzy kosztami ustalonymi a kosztami rzeczywistymi są dzielone i przenoszone, po konsultacji z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej.

3.3.4.4 Umawiające się Państwa sprawdzają corocznie, czy instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej poprawnie stosują postanowienia paragrafów 3.3.4.1, 3.3.4.2 i 3.3.4.3 dotyczących mechanizmu podziału ryzyka kosztowego.

Umawiające się Państwa sporządzają do dnia 1 września roku $n+1$ sprawozdanie dotyczące zmian kosztów, o których mowa w paragrafie 3.3.4.2, a które miały miejsce w roku n . Sprawozdanie jest przedkładane do konsultacji przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej.

Umawiające się Państwa uwzględniają w sprawozdaniu, które musi zostać złożone do dnia 1 września roku następującego po ostatnim roku okresu odniesienia, salda dla całego okresu odniesienia dotyczącego nieprzewidzianych zmian kosztów, o których mowa w punktach (a), (c), (d) i (e) paragrafu 3.3.4.2, gdzie ma to zastosowanie.

3.3.5 Konsultacje

3.3.5.1 Nie później niż cztery miesiące przed rozpoczęciem każdego okresu odniesienia Umawiające się Państwa stosujące metodę kosztów ustalonych w skoordynowany sposób przeprowadzają z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej i przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej konsultacje dotyczące planowanego określenia kosztów ustalonych uwzględnionych w podstawie kosztowej dla opłat trasowych, nowych i istniejących inwestycji, prognoz jednostek usługowych i polityki pobierania opłat dla danego okresu odniesienia.

Umawiające się Państwa postępują tak również w okresie odniesienia, jeżeli mają zamiar skorygować zgodnie z obowiązującym prawem prognozę jednostek usługowych lub koszty ustalone określone w planie skuteczności działania.

3.3.5.2 W okresie odniesienia zainteresowane Umawiające się Państwa raz do roku w skoordynowany sposób przeprowadzają z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej i przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej konsultacje dotyczące rzeczywistych kosztów poniesionych w poprzednim roku,

różnicy pomiędzy kosztami rzeczywistymi a kosztami ustalonymi zawartymi w planie skuteczności działania, oraz zmiany kosztów, o których mowa w paragrafie 3.3.4.2 dotyczącym podziału ryzyka kosztowego.

W okresie odniesienia Umawiające się Państwa do dnia 1 sierpnia każdego roku w skoordynowany sposób przeprowadzają z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej i przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej konsultacje dotyczące następujących zasadniczych kwestii związanych z przejrzystością stawek jednostkowych.

- a. polityka pobierania opłat, w tym między innymi harmonogram korekt stawek jednostkowych;
- b. zmiany ruchu w porównaniu z prognozami ruchu określonymi w planie skuteczności działania;
- c. stosowanie mechanizmu podziału ryzyka związanego z ruchem, o którym mowa w paragrafie 3.3.3, oraz systemu lub systemów zachęt wdrażanych na podstawie paragrafu 3.4;
- d. w stosownych przypadkach, służby, co do których istnieją przewidywania, że będą podlegać warunkom rynkowym, zgodnie z paragrafem 3.7.2.

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

- 3.3.5.3 Umawiające się Państwa przedkładają tabele sprawozdawcze i informacje wymagane w Załączniku II podmiotom zaproszonym na konsultacje, o których mowa w paragrafach 3.3.5.1 i 3.3.5.2, nie później niż trzy tygodnie przed konsultacjami.

3.4 Systemy zachęt

3.4.1 Systemy zachęt dla instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej

Umawiające się Państwa stosujące metodę kosztów ustalonych mogą wprowadzać zachęty finansowe do realizacji przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej celów w zakresie skuteczności działania w efektywny i proporcjonalny sposób zgodnie z obowiązującym prawem.

Zachęty te polegają na stosowaniu rozwiązań finansowo korzystnych w przypadku przekroczenia oraz niekorzystnych w przypadku nieosiągnięcia docelowych poziomów skuteczności działania; należy je dodawać lub odejmować od przyjętych kosztów ustalonych stosownie do osiągniętego poziomu skuteczności działania.

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

Umawiające się Państwa mogą na niedyskryminujących i przejrzystych zasadach modulować opłaty trasowe dla użytkowników przestrzeni powietrznej, żeby:

- a. optymalizować wykorzystanie służb trasowych ;
- b. ograniczać skutki oddziaływania lotnictwa na środowisko;
- c. ograniczać poziom zagęszczenia ruchu w sieci w konkretnym obszarze lub na konkretnej trasie w określonym czasie;

- d. przyspieszyć proces wdrażania nowych możliwości ATM, w szczególności z myślą o zapewnieniu zachęt do wyposażania statków powietrznych w systemy objęte tymi projektami.

Umawiające się Państwa zapewniają, że modulacja opłat w odniesieniu do punktów (a) – (c) tego paragrafu nie pociągnie za sobą ogólnej zmiany w rocznych przychodach instytucji zapewniającej służbę żeglugi powietrznej w porównaniu z sytuacją, która miałaby miejsce, gdyby opłaty nie uległy modulacji. Nadmierne lub niepełne odzyskanie kosztów spowoduje korektę stawki jednostkowej w roku n+2.

Przed zastosowaniem modulacji opłat Umawiające się Państwa przeprowadzają z przedstawicielami zainteresowanych użytkowników przestrzeni powietrznej i instytucji zapewniających służbę żeglugi powietrznej konsultacje dotyczące planowanych modulacji.

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. System zachęt podlega 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 poniesione 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 całkowitą liczbę 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, określone w „Warunkach stosowania systemu opłat trasowych”, oblicza się w oparciu o jednostki usługowe generowane przez loty objęte zwolnieniem.

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 pokrywają koszty usług zapewnianych przez instytucje świadczące służby żeglugi powietrznej lotom zwolnionym z opłat trasowych.

3.7 Postanowienia szczególne

3.7.1 Uproszczony system opłat

Umawiające się Państwa mogą podjąć decyzję o ustanowieniu i zastosowaniu uproszczonego systemu opłat przez czas trwania całego okresu odniesienia dla:

- a. jednej strefy pobierania opłat trasowych lub terminalowych albo kilku takich stref;
- b. jednej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej w strefie lub strefach, o których mowa w punkcie (a), albo kilku takich instytucji.

Umawiające się Państwa mogą podjąć decyzję o ustanowieniu i zastosowaniu uproszczonego systemu opłat tylko wtedy, gdy spełniony jest cały zestaw warunków dotyczących skuteczności działania i przeprowadzono konsultacje z zainteresowanymi instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej oraz użytkownikami przestrzeni powietrznej w sprawie zamierzonej decyzji, a także gdy użytkownicy przestrzeni powietrznej reprezentujący co najmniej 65 % lotów IFR wykonywanych w przestrzeni powietrznej, w której za zapewnianie służb żeglugi powietrznej odpowiada/(-ją) Umawiające się Państwo(-a), zgadzają się z zamierzoną decyzją.

W przypadku, gdy Umawiające się Państwa podejmują decyzję o ustanowieniu i zastosowaniu uproszczonego systemu opłat, nie stosują:

- a. mechanizmu podziału ryzyka związanego z ruchem, o którym mowa w paragrafie 3.3.3. Kiedy nie jest stosowany mechanizm podziału ryzyka związanego z ruchem, ryzyko związane z ruchem ponosi w pełni instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej;
- b. postanowień paragrafu 3.3.4 odnoszących się do mechanizmu podziału ryzyka kosztowego;
- c. nadmiernego lub niepełnego odzyskania kosztów w wyniku modulacji opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej zgodnie z paragrafem 3.4.2.

Wszelkie przeniesienia z lat poprzedzających okres odniesienia, do którego ma zastosowanie uproszczony system opłat, są nadal uwzględniane podczas obliczania stawek jednostkowych.

Umawiające się Państwa, które podejmują decyzję o ustanowieniu i zastosowaniu uproszczonego systemu opłat, określają i uzasadniają swoją decyzję i przedstawiają opis zastosowania uproszczonego systemu opłat oraz jego zakresu w odniesieniu do objętych nim stref pobierania opłat.

3.7.2 Służby CNS, MET i AIS oraz służby danych ATM podlegające warunkom rynkowym

3.7.2.1 Umawiające się Państwa stosujące metodę kosztów ustalonych mogą uznać przed rozpoczęciem okresu odniesienia lub w trakcie jego trwania, że zapewnianie niektórych lub wszystkich służb CNS, MET i AIS oraz służb danych ATM w ich strefach pobierania opłat podlega warunkom rynkowym.

W przypadku, gdy Umawiające się Państwo lub Umawiające się Państwa podejmują decyzję o zastosowaniu paragrafu 3.7.2.1 w trakcie nadchodzącego okresu odniesienia lub, zależnie od okoliczności, przez pozostałą część okresu odniesienia w zakresie omawianych służb:

- a. nie obliczają kosztów ustalonych;
- b. nie stosują mechanizmów podziału ryzyka związanego z ruchem i ryzyka kosztowego zgodnie z paragrafami 3.3.3 i 3.3.4;
- c. nie ustanawiają zachęt finansowych za realizację celów w zakresie skuteczności działania zgodnie z paragrafem 3.4.1.

Jeżeli w okresie odniesienia Umawiające się Państwo lub Umawiające się Państwa podejmują decyzję o zastosowaniu paragrafu 3.7.2.1, korygują również swój plan skuteczności działania zgodnie z obowiązującym prawem.

3.7.2.2 Umawiające się Państwo stosuje paragraf 3.7.2.1 dopiero po podjęciu wszystkich następujących kroków:

- a. Umawiające się Państwo ustaliło w oparciu o szczegółową ocenę zgodnie z warunkami określonymi w paragrafie 3.7.2.3, że zapewnianie omawianych służb podlega warunkom rynkowym;
- b. Umawiające się Państwo przeprowadziło konsultacje z przedstawicielami zainteresowanych użytkowników przestrzeni powietrznej w zakresie planowanej decyzji i dokonanej oceny, i w stosownych przypadkach wzięło pod uwagę ich komentarze;
- c. Umawiające się Państwo publicznie ogłosiło planowaną decyzję i dokonaną ocenę.

3.7.2.3 Kryteria oceny, czy zapewnianie służb CNS, MET, AIS i służb danych ATM podlega warunkom rynkowym, są następujące:

- Zakres, w jakim instytucje zapewniające służby mogą swobodnie proponować zapewnianie lub wycofywać się z zapewniania tych służb:
 - a. istnienie lub brak wszelkich istotnych barier prawnych, ekonomicznych lub innych, które mogłyby uniemożliwić instytucji zapewniającej służby zaoferowanie takich służb lub dalsze ich oferowanie;
 - b. zakres, czas trwania i wartość umowy o zapewnianiu służb; oraz
 - c. istnienie procedur umożliwiających przekazywanie lub udostępnianie w inny sposób środków rzeczowych oraz wartości niematerialnych i prawnych, własności intelektualnej i personelu przez podmiot zasiedziały innej stronie.

- Zakres, w jakim istnieje wolny wybór w zakresie instytucji zapewniającej służby:
 - a. istnienie barier prawnych, umownych lub praktycznych utrudniających zmianę instytucji zapewniającej służby;
 - b. istnienie procesu konsultacyjnego umożliwiającego uwzględnienie opinii użytkowników przestrzeni powietrznej w razie zmiany ustaleń w zakresie zapewniania służb.
- Zakres występowania struktury rynkowej i konkurencji lub wiarygodnej perspektywy konkurencji:
 - a. istnienie postępowania przetargowego (nie dotyczy samozaopatrzenia);
 - b. dowody potwierdzające udział w procedurze przetargowej wiarygodnych alternatywnych instytucji zapewniających służby i zapewnianie przez nie służb w przeszłości.
- Zakres, w jakim instytucja zapewniająca służby CNS, MET, AIS i służby danych ATM, która zapewnia również trasowe służby żeglugi powietrznej, prowadzi osobną księgowość i sprawozdawczość;

Umawiające się Państwo przeprowadza ocenę nie później niż 12 miesięcy przed rozpoczęciem okresu odniesienia.

- 3.7.2.4 Jeżeli Umawiające się Państwo stosuje paragraf 3.7.2.1, ocenia regularnie, czy warunki określone w paragrafie 3.7.2.3 są nadal spełnione.

W razie stwierdzenia, że warunki te nie są już spełnione, Umawiające się Państwo bezzwłocznie cofa swoją decyzję, po podjęciu kroków określonych w punktach (b) i (c) paragrafu 3.7.2.2.

Po cofnięciu decyzji w trakcie nadchodzącego okresu odniesienia lub, zależnie od okoliczności, przez pozostałą część okresu odniesienia Umawiające się Państwo nie stosuje zwolnień (a), (b) i (c) paragrafu 3.7.2.1 w odniesieniu do omawianych służb.

Jeżeli cofnięcie decyzji ma miejsce w trakcie okresu odniesienia, zainteresowane Umawiające się Państwo koryguje również swój plan skuteczności działania zgodnie z obowiązującym prawem.

- 3.7.2.5 Jeżeli służby podlegające zastosowaniu paragrafu 3.7.2.1 są zapewniane we wspólnej strefie pobierania opłat, zainteresowane Umawiające się Państwa muszą zdecydować wspólnie, że zapewnianie niektórych lub wszystkich takich służb podlega warunkom rynkowym. W takiej sytuacji wspólnie zapewniają, że spełnione zostały powyższe wymagania.

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 zapewniają, że decyzje podejmowane zgodnie z niniejszymi Zasadami będą właściwie wyjaśnione i że będą podlegać skutecznej procedurze kontrolnej 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 w razie potrzeby skutecznych i proporcjonalnych środków egzekucyjnych. Środki te mogą obejmować odmowę zapewnienia służb, zatrzymanie statku powietrznego lub inne środki egzekucyjne zgodne ze stosownym prawem.

6. **OBOWIAZYWANIE**

Niniejsze Zasady obowiązują od 1 stycznia 2020 r.

Niniejsza wersja Zasad zastępuje dokument nr 18.60.01 z 1 stycznia 2018 r.

ZAŁĄCZNIK I
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. Rzeczywiste koszty ustala się na podstawie zaudytowanych 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)	(n - 3)	(n - 2)	(n - 1)	(n)	(n + 1)	(n + 2)	(n + 3)	(n + 4)
	A	A	A	F	F	P	P	P	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 % n/n-1									
Personel % n/n-1									
Poz. operacyjne % n/n-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 % n/n-1									
ATM % n/n-1									
CNS % n/n-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 rzeczywistych (3)									
Ogółem % n/n-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 odliczeniu (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 odliczeniu kosztów VFR – Koszty prognozowane po odliczeniu kosztów VFR

2. INFORMACJE DODATKOWE DO TABELI SPRAWOZDAWCZEJ 1

Umawiające się Państwa zapewniają dostarczenie przynajmniej następujących informacji:

- Opis zastosowanej metodologii podziału kosztów urządzeń i służb pomiędzy różne służby żeglugi powietrznej na podstawie wykazu urządzeń i służb zawartego w odpowiednim regionalnym europejskim planie żeglugi powietrznej ICAO (dok. 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. W przypadku zastosowania systemu rachunkowości opartego o koncepcję kosztów bieżących, przedstawia się porównywalne dane zgodne z kosztem historycznym;
- Uzasadnienie kosztu kapitału, w tym składniki podstawy aktywów, 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, urządzeń 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 Konsolidacja – Nazwa podmiotu lub wszystkich podmiotów		Rok n								
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 odliczeniem kosztów VFR (1)									
1.2	Koszty zwolnionych lotów VFR (1)									
1.3	Koszty zwolnionych lotów IFR									
1.4	Kwoty przeniesione na rok n									
1.5	Przychody z innych źródeł									
1.6	Koszty objęte opłatami – ogółem % n/n-1									
1.7	Jednostki usługowe ogółem									
1.8	Jednostki usługowe objęte opłatami									
1.9	Stawka jednostkowa – waluta krajowa – 1.5/1.7 % n/n-1									
1.10	Kurs wymiany (wrzesień n-1)									
1.11	Podstawowa stawka krajowa w euro % n/n-1									
2. Faktyczne/prognozowane jednostki usługowe (w '000 000 jednostek usługowych)										
2.1	Jednostki usługowe ogółem % n/n-1									
2.1	Jednostki usługowe objęte opłatami % n/n-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 odliczeniem kosztów VFR (2)									
3.3	Koszty zwolnionych lotów VFR (2)									
3.4	Koszty zwolnionych lotów IFR									
3.5	Kwoty przeniesione na rok n									
3.6	Przychody z innych źródeł									
3.7	Koszty objęte opłatami – ogółem									
Nadmierne (-) lub niepełne (+) odzyskanie kosztów										
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 n									
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 % n/n-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 II**WZORY TABEL SPRAWOZDAWCZYCH****KOSZTY USTALONE I RZECZYWISTE****1. TABELA SPRAWOZDAWCZA: KOSZTY CAŁKOWITE I KOSZTY JEDNOSTKOWE**

- 1.1. Tabela sprawozdawcza dotycząca kosztów całkowitych i kosztów jednostkowych jest wypełniana osobno dla każdego właściwego podmiotu ponoszącego koszty w strefie pobierania opłat trasowych z wykorzystaniem szablonu tabeli 1. Ponadto wypełniana jest skonsolidowana tabela sprawozdawcza z wykorzystaniem szablonu tabeli 1, zbiorczo przedstawiająca dane właściwych podmiotów z danej strefy pobierania opłat.

Jeśli strefa pobierania opłat obejmuje przestrzeń powietrzną więcej niż jednego państwa członkowskiego, wypełniana jest wspólna tabela sprawozdawcza z wykorzystaniem szablonu tabeli 1 zgodnie z wymaganiami spójności i jednolitości, o których mowa w paragrafie 1.2.4.

- 1.2. Tabele sprawozdawcze dotyczące kosztów całkowitych i kosztów jednostkowych, o których mowa w punkcie 1.1, wypełniane są w ramach planu skuteczności działania dla każdego roku kalendarzowego okresu odniesienia, a także corocznie w celu raportowania kosztów rzeczywistych i faktycznych jednostek usługowych. Faktyczne jednostki usługowe ustala się w oparciu o liczby dostarczone przez CRCO EUROCONTROL. Wszelkie różnice w porównaniu z tymi liczbami są uzasadniane w informacjach dodatkowych.

2. TABELA SPRAWOZDAWCZA: KOSZTY CAŁKOWITE I KOSZTY JEDNOSTKOWE – INFORMACJE DODATKOWE

- 2.1. Następujące informacje dodatkowe przedstawiane są wraz z informacjami uwzględnianymi w tabelach sprawozdawczych dotyczących kosztów całkowitych i kosztów jednostkowych, o których mowa w punkcie 1.1, przed rozpoczęciem okresu odniesienia, w ramach planu skuteczności działania:

- (a) opis stosowanej metodologii podziału kosztów urządzeń i służb pomiędzy różne służby żeglugi powietrznej na podstawie wykazu urządzeń i służb zawartego w regionalnym europejskim planie żeglugi powietrznej ICAO (dok. 7754) z ostatnimi zmianami, oraz opis zastosowanej metodologii podziału tych kosztów pomiędzy różne strefy pobierania opłat;
- (b) opis metodologii i założeń stosowanych do ustalenia kosztów służb żeglugi powietrznej zapewnianych na potrzeby lotów VFR, jeżeli loty VFR objęto zwolnieniami zgodnie z paragrafem 3.6;
- (c) kryteria stosowane do podziału kosztów pomiędzy służby terminalowe a służby trasowe, zgodnie z paragrafem 2.5.3;
- (d) rozbicie kosztów meteorologicznych na koszty bezpośrednie i koszty wspierających urządzeń i służb meteorologicznych służących również ogólnym potrzebom w zakresie meteorologii („koszty podstawowe MET”). Koszty podstawowe MET obejmują 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;

- (e) opis metodologii zastosowanej do określania udziału lotnictwa cywilnego w łącznych kosztach meteorologicznych i kosztach podstawowych MET, o których mowa w punkcie (d), oraz podziału tych kosztów pomiędzy strefy pobierania opłat;
- (f) dla każdego podmiotu, opis składu każdej pozycji kosztów ustalonych według rodzaju i służby (punkty 1 i 2 tabeli 1), w tym opis głównych czynników wyjaśniających planowane zmiany w okresie odniesienia;
- (g) dla każdego podmiotu, opis i uzasadnienie przyjętej metody obliczania kosztów amortyzacji (punkt 1.3 tabeli 1): koszty historyczne czy koszty bieżące, o których mowa w czwartym podparagrafie paragrafu 2.3.3.1, zaś w przypadku stosowania systemu rachunkowości opartego o koncepcję kosztów bieżących, przedstawienie porównywalnych danych zgodnych z kosztami historycznymi;
- (h) dla każdego podmiotu, opis i fundamentalne założenia dla każdej pozycji informacji uzupełniających (punkt 3 tabeli 1), w tym opis głównych czynników wyjaśniających planowane zmiany w okresie odniesienia;
- (i) dla każdego podmiotu, opis założeń stosowanych do obliczania kosztu kapitału (punkt 1.4 tabeli 1), w tym skład podstawy aktywów, stopa zwrotu z kapitału własnego, średnia stopa oprocentowania zadłużenia i proporcjonalna wielkość finansowania podstawy aktywów ze środków pochodzących z zadłużenia i kapitału własnego;
- (j) opis kosztów ustalonych wspólnych projektów (punkt 3.9 tabeli 1).

Wszelkie zmiany punktów (a) – (j) w okresie odniesienia zgłaszane są wraz z informacjami dostarczonymi zgodnie z punktem 2.2.

2.2. Następujące informacje dodatkowe przedstawiane są corocznie wraz z informacjami uwzględnianymi w tabelach sprawozdawczych dotyczących kosztów całkowitych i kosztów jednostkowych, o których mowa w punkcie 1.1:

- a. dla każdego podmiotu i każdej pozycji kosztowej opis zadeklarowanych kosztów rzeczywistych oraz różnica pomiędzy tymi kosztami a kosztami ustalonymi dla każdego roku okresu odniesienia;
- b. opis zadeklarowanych rzeczywistych jednostek usługowych oraz opis wszelkich różnic pomiędzy tymi jednostkami a liczbami dostarczonymi przez podmiot fakturujący i pobierający opłaty, a także wszelkie różnice pomiędzy tymi jednostkami a prognozą określoną w planie skuteczności działania dla każdego roku okresu odniesienia;
- c. podział rzeczywistych kosztów wspólnych projektów na poszczególne projekty;
- d. uzasadnienie różnicy pomiędzy ustalonymi a rzeczywistymi kosztami nowych i istniejących inwestycji instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, a także różnica pomiędzy planowaną a faktyczną datą rozpoczęcia eksploatacji środków trwałych finansowanych przez te inwestycje dla każdego roku okresu odniesienia;
- e. opis projektów inwestycyjnych dodanych, anulowanych lub zastąpionych w okresie odniesienia dla największych projektów inwestycyjnych określonych w planie skuteczności działania i zatwierdzonych przez Umawiające się Państwa.

STAWKI JEDNOSTKOWE

1. TABELE SPRAWOZDAWCZE: OBLICZANIE STAWKI JEDNOSTKOWEJ

Tabela sprawozdawcza dotycząca obliczania stawki jednostkowej jest wypełniana corocznie, osobno dla każdego właściwego podmiotu ponoszącego koszty w strefie pobierania opłat z wykorzystaniem szablonu tabeli 2. Ponadto corocznie wypełniana jest skonsolidowana tabela sprawozdawcza z wykorzystaniem szablonu tabeli 2, zbiorczo przedstawiająca dane właściwych podmiotów z danej strefy pobierania opłat.

2. TABELE SPRAWOZDAWCZE: INFORMACJE UZUPEŁNIAJĄCE O KOREKTACH

Skonsolidowana tabela sprawozdawcza z informacjami uzupełniającymi o korektach dla każdej strefy pobierania opłat wypełniana jest corocznie z wykorzystaniem szablonu tabeli 3.

3. TABELE SPRAWOZDAWCZE: INFORMACJE UZUPEŁNIAJĄCE O WSPÓLNYCH PROJEKTACH I PRZYCHODACH Z UNIJNYCH PROGRAMÓW POMOCOWYCH

Skonsolidowana tabela sprawozdawcza z informacjami uzupełniającymi o wspólnych projektach i przychodach z unijnych programów pomocowych dla każdej strefy pobierania opłat wypełniana jest corocznie z wykorzystaniem szablonu tabeli 4.

4. INFORMACJE DODATKOWE DO TABELI SPRAWOZDAWCZYCH, O KTÓRYCH MOWA W PUNKTACH 1, 2 I 3

Następujące informacje dodatkowe przedstawiane są wraz z informacjami uwzględnianymi w tabelach sprawozdawczych dotyczących obliczania stawki jednostkowej oraz zawierających informacje uzupełniające o korektach, o których mowa w punktach 1 i 2:

- (a) opis i uzasadnienie ustanowienia różnych stref pobierania opłat trasowych, a także potencjalne subsydiowanie wzajemne pomiędzy strefami pobierania opłat trasowych;
- (b) opis polityki w dziedzinie wyłączeń i opis środków finansowania zastosowanych do pokrycia związanych z tym kosztów;
- (c) opis korekt wynikających z mechanizmu podziału ryzyka związanego z ruchem zgodnie z paragrafem 3.3.3.1;
- (d) opis różnic pomiędzy kosztami ustalonymi a kosztami rzeczywistymi dla roku n w wyniku zmian kosztów, o których mowa w paragrafie 3.3.4, w tym opis zmian, o których mowa w tym paragrafie;
- (e) opis korekt wynikających z nieprzewidywalnych zmian kosztów zgodnie z paragrafem 3.3.4;
- (f) opis innych ewentualnych przychodów zgodnie z paragrafem 2.2.1 z podziałem na kategorie;

- (g) opis stosowania w roku n systemów zachęt finansowych, o których mowa w paragrafie 3.4.1, oraz wynikających z nich rozwiązań finansowo korzystnych lub niekorzystnych; w stosownych przypadkach opis i wyjaśnienie modulacji opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej stosowanych w roku n zgodnie z paragrafem 3.4.2 oraz wynikających z nich korekt.
- (h) opis korekt związanych z tymczasowym stosowaniem stawki jednostkowej zgodnie z paragrafem 3.3.1.4;
- (i) opis subsydiowania wzajemnego pomiędzy strefami pobierania opłat trasowych;
- (j) informacja o stosowaniu zgodnie z paragrafem 3.3.1.3 stawki jednostkowej niższej niż stawka jednostkowa obliczona zgodnie z paragrafem 3.3.1.2, a także środki finansowania różnicy przychodów;
- (k) informacja i rozbieżności korekt dotyczących poprzednich okresów odniesienia wpływających na obliczanie stawki jednostkowej.

Następujące informacje dodatkowe przedstawiane są wraz z informacjami uwzględnianymi w tabelach sprawozdawczych z informacjami uzupełniającymi o wspólnych projektach i unijnych programach pomocowych, o których mowa w punkcie 3:

- (l) informacje o kosztach wspólnych projektów i innych finansowanych projektów z podziałem na poszczególne projekty, a także o funduszach publicznych otrzymywanych na te projekty od organów publicznych.

Tabela 1 – Koszty całkowite i koszty jednostkowe

Strefa pobierania opłat										
Waluta										
Nazwa podmiotu										
	Koszty ustalone – plan skuteczności działania – okres odniesienia					Koszty rzeczywiste – okres odniesienia				
Rozbicie kosztów	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4
1. Rozbicie wg rodzaju (w wartościach nominalnych)										
1.1 Personel z czego koszty emerytur										
1.2 Pozostałe koszty operacyjne										
1.3 Amortyzacja										
1.4 Koszt kapitału										
1.5 Koszty wyjątkowe										
1.6 Koszty całkowite										
Ogółem % n/n-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 % n/n-1										
3. Informacje uzupełniające (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										
3.8 Proporcjonalna wielkość finansowania z kapitału własnego										
Koszty wspólnych projektów										
3.9 Wspólne projekty										
Koszty nowych i istniejących inwestycji										
3.10 Amortyzacja										
3.11 Koszt kapitału										
3.12 Koszt dzierżawy										
Koszty Eurocontrol										
3.13 Koszty Eurocontrol (euro)										
3.14 Kurs wymiany (jeśli stosowany)										
3.15 Koszty Eurocontrol (waluta krajowa)										
4. Koszty całkowite po odliczeniu kosztów służb dla lotów objętych zwolnieniem (w wartościach nominalnych)										
4.1 Koszty dla zwolnionych lotów VFR										
4.2 Całkowite koszty ustalone/koszty rzeczywiste ogółem										
5. KPI w zakresie efektywności kosztowej – Ustalony/rzeczywisty koszt jednostkowy (w wartościach realnych)										
5.1 Inflacja %										
5.2 Wskaźnik inflacji (1)										
5.3 Koszty całkowite w wartościach realnych (2)										
Ogółem % n/n-1										
5.4 Jednostki usługowe ogółem										
Ogółem % n/n-1										
5.5 Koszt jednostkowy w wartościach realnych (3)										
Ogółem % n/n-1										

Koszty i pozycje dotyczące podstawy aktywów w '000 – Jednostki usługowe w '000

(1) Wskaźnik inflacji – wart. bazowa 100 w N-3

(2) Ustalone koszty (plan skuteczności działania) i koszty rzeczywiste w wartościach realnych

(3) Ustalone koszty jednostkowe (plan skuteczności działania) i rzeczywiste koszty jednostkowe w wartościach realnych

Tabela 2 – Obliczanie stawki jednostkowej

Strefa pobierania opłat Waluta Nazwa podmiotu	Okres odniesienia				
	N	N+1	N+2	N+3	N+4
Tabela 2 A – Korekty w odniesieniu do roku n					
A. Podział kosztów					
Koszty ustalone					
1.1	Koszty ustalone w wartościach nominalnych – bez VFR – Tabela 1				
Obliczenie korekty o inflację					
2.1	Koszty ustalone podlegające korekcie o inflację				
2.2	Prognozowany wskaźnik inflacji – Tabela 1				
2.3	Rzeczywisty wskaźnik inflacji – Tabela 1				
2.4	Rzeczywisty/prognozowany wskaźnik inflacji ogółem (w %)				
2.5	Korekta o inflację w odniesieniu do roku n				
Różnice między kosztami ustalonymi a faktycznymi					
3.1	Nowe i istniejące inwestycje				
3.3	Koszty właściwych organów i podmiotów uprawnionych				
3.4	Koszty Eurocontrol				
3.5	Koszty emerytur				
3.6	Odsetki od kredytów				
3.7	Zmiany regulacji prawnych				
3.8	Różnice między kosztami ustalonymi a faktycznymi w odniesieniu do roku n				
B. Podział ryzyka związanego z ruchem					
Korekta z tytułu podziału ryzyka związanego z ruchem					
4.1	Koszty ustalone objęte podziałem ryzyka związanego z ruchem				
4.2	% odchylenie				
4.3	% przychody dodatkowe				
4.4	% utrata przychodów pokrywana przez użytkowników				
4.5	% odchylenie				
4.6	Prognozowane jednostki usługowe ogółem (plan skuteczności działania)				
4.7	Faktyczne jednostki usługowe ogółem				
4.8	Faktyczne/prognozowane jednostki usługowe ogółem (w %)				
4.9	Korekta z tytułu podziału ryzyka związanego z ruchem w odniesieniu do roku n				
Korekty związane z ruchem					
5.1	Dla kosztów ustalonych nie objętych podziałem ryzyka związanego z ruchem				
5.2	Korekty stawki jednostkowej dla roku n nie objętej podziałem ryzyka związanego z ruchem				
5.3	Korekty związane z ruchem w odniesieniu do roku n				
C. Systemy zachęt finansowych dotyczących przepustowości i ochrony środowiska					
Korekty związane z zachętami finansowymi					
6.1	Zachęty finansowe związane z przepustowością				
6.2	Zachęty finansowe związane z ochroną środowiska				
6.3	Dodatkowe zachęty finansowe związane z przepustowością				
6.4	Zachęty finansowe w odniesieniu do roku n				
D. Inne korekty					
Modulacja opłat					
7.1	Korekta zapewniająca neutralność przychodów w odniesieniu do modulacji opłat w roku n				
Zmiana stawki jednostkowej					
8.1	Tymczasowa stawka jednostkowa stosowana w roku n				
8.2	Różnica przychodów wynikająca z tymczasowego stosowania stawki jednostkowej w roku n				
Subsydiowanie wzajemne pomiędzy strefami pobierania opłat					
9.1	Subsydiowanie wzajemne do (-) / od (+) innych stref pobierania opłat w odniesieniu do roku n				
Inne przychody					
10.1	Unijne programy pomocowe				
10.2	Finansowanie z publicznych środków krajowych				
10.3	Działalność gospodarcza				
10.4	Przychody z kontraktów z operatorami portów lotniczych				
10.5	Inne przychody ogółem w odniesieniu do roku n				
Stosowanie niższej stawki jednostkowej					
11.1	Utrata przychodów wynikająca ze stosowania niższej stawki jednostkowej w n				
12	Korekty ogółem w odniesieniu do roku n				
Tabela 2 B – Obliczanie stawki jednostkowej dla roku n (1)					
13.1	Koszty ustalone w wartościach nominalnych – bez VFR				
13.2	Korekta o inflację: kwota przeniesiona na rok n				
13.3	Korekta z tytułu podziału ryzyka związanego z ruchem: kwota przeniesiona na rok n				
13.4	Różnice kosztów: kwoty przeniesione na rok n				
13.5	Zachęty finansowe: kwoty przeniesione na rok n				
13.6	Modulacja opłat: kwoty przeniesione na rok n				
13.7	Korekty związane z ruchem: kwoty przeniesione na rok n				
13.8	Inne przychody				
13.9	Subsydiowanie wzajemne pomiędzy strefami pobierania opłat				
13.10	Różnica przychodów wynikająca z tymczasowego stosowania stawki jednostkowej				
13.11	Suma całkowita do obliczenia stawki jednostkowej dla roku n				
13.12	Prognozowane jednostki usługowe ogółem dla roku n (plan skuteczności działania)				
13.13	Stawka jednostkowa dla roku n (w walucie krajowej)				
13.14	Obniżenie stawki, w stosownych przypadkach (w walucie krajowej)				
14	Stawka jednostkowa obowiązująca w roku n				

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

(1) W tym korekty w odniesieniu do poprzedniego okresu odniesienia

Tabela 3 – Informacje uzupełniające o korektach

Informacje uzupełniające o korektach								Kwoty	N	N+1	N+2	N+3	N+4	Po RP
Nazwa podmiotu														
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														
Podział ryzyka związanego z ruchem rok n														
Podział ryzyka związanego z ruchem rok n+1														
Podział ryzyka związanego z ruchem rok n+2														
Podział ryzyka związanego z ruchem rok n+3														
Podział ryzyka związanego z ruchem rok n+4														
Korekta z tytułu podziału ryzyka związanego z ruchem ogółem														
Różnica w kosztach inwestycyjnych rok n														
Różnica w kosztach inwestycyjnych rok n+1														
Różnica w kosztach inwestycyjnych rok n+2														
Różnica w kosztach inwestycyjnych rok n+3														
Różnica w kosztach inwestycyjnych rok n+4														
Korekta z tytułu kosztów inwestycyjnych ogółem														
Różnica w kosztach właściwych organów i podmiotów uprawnionych rok n														
Różnica w kosztach właściwych organów i podmiotów uprawnionych rok n+1														
Różnica w kosztach właściwych organów i podmiotów uprawnionych rok n+2														
Różnica w kosztach właściwych organów i podmiotów uprawnionych rok n+3														
Różnica w kosztach właściwych organów i podmiotów uprawnionych rok n+4														
Korekta z tytułu kosztów właściwych organów i podmiotów uprawnionych ogółem														
Różnica w kosztach Eurocontrol rok n														
Różnica w kosztach Eurocontrol rok n+1														
Różnica w kosztach Eurocontrol rok n+2														
Różnica w kosztach Eurocontrol rok n+3														
Różnica w kosztach Eurocontrol rok n+4														
Korekta z tytułu kosztów Eurocontrol ogółem														
Różnica w kosztach emerytur rok n														
Różnica w kosztach emerytur rok n+1														
Różnica w kosztach emerytur rok n+2														
Różnica w kosztach emerytur rok n+3														
Różnica w kosztach emerytur rok n+4														
Korekta z tytułu kosztów emerytur ogółem														
Różnica w odsetkach od kredytów rok n														
Różnica w odsetkach od kredytów rok n+1														
Różnica w odsetkach od kredytów rok n+2														
Różnica w odsetkach od kredytów rok n+3														
Różnica w odsetkach od kredytów rok n+4														
Korekta z tytułu odsetek od kredytów ogółem														
Koszty związane ze zmianami regulacji prawnych rok n														
Koszty związane ze zmianami regulacji prawnych rok n+1														
Koszty związane ze zmianami regulacji prawnych rok n+2														
Koszty związane ze zmianami regulacji prawnych rok n+3														
Koszty związane ze zmianami regulacji prawnych rok n+4														
Korekta z tytułu zmian regulacji prawnych ogółem														
Zachęty finansowe rok n														
Zachęty finansowe rok n+1														
Zachęty finansowe rok n+2														
Zachęty finansowe rok n+3														
Zachęty finansowe rok n+4														
Zachęty finansowe ogółem														
Modulacja opłat rok n														
Modulacja opłat rok n+1														
Modulacja opłat rok n+2														
Modulacja opłat rok n+3														
Modulacja opłat rok n+4														
Korekta z tytułu modulacji opłat ogółem														
Korekta związana z ruchem rok n														
Korekta związana z ruchem rok n+1														
Korekta związana z ruchem rok n+2														
Korekta związana z ruchem rok n+3														
Korekta związana z ruchem rok n+4														
Korekta związana z ruchem ogółem														

Przychody z unijnych programów pomocowych w roku n							
Przychody z unijnych programów pomocowych w roku n+1							
Przychody z unijnych programów pomocowych w roku n+2							
Przychody z unijnych programów pomocowych w roku n+3							
Przychody z unijnych programów pomocowych w roku n+4							
Przychody z unijnych programów pomocowych ogółem							
Przychody z publicznych środków krajowych w roku n							
Przychody z publicznych środków krajowych w roku n+1							
Przychody z publicznych środków krajowych w roku n+2							
Przychody z publicznych środków krajowych w roku n+3							
Przychody z publicznych środków krajowych w roku n+4							
Przychody z publicznych środków krajowych ogółem							
Przychody z działalności komercyjnej w roku n							
Przychody z działalności komercyjnej w roku n+1							
Przychody z działalności komercyjnej w roku n+2							
Przychody z działalności komercyjnej w roku n+3							
Przychody z działalności komercyjnej w roku n+4							
Przychody z działalności gospodarczej ogółem							
Przychody z umów z operatorami portów lotniczych w roku n							
Przychody z umów z operatorami portów lotniczych w roku n+1							
Przychody z umów z operatorami portów lotniczych w roku n+2							
Przychody z umów z operatorami portów lotniczych w roku n+3							
Przychody z umów z operatorami portów lotniczych w roku n+4							
Przychody z kontraktów z operatorami portów lotniczych ogółem							
Różnica przychodów – zmiana stawki jednostkowej rok n							
Różnica przychodów – zmiana stawki jednostkowej rok n+1							
Różnica przychodów – zmiana stawki jednostkowej rok n+2							
Różnica przychodów – zmiana stawki jednostkowej rok n+3							
Różnica przychodów – zmiana stawki jednostkowej rok n+4							
Różnica przychodów wynikająca z tymczasowego stosowania stawki jednostkowej ogółem							

Kwoty w '000 (waluta krajowa)

Tabela 4 – Dodatkowe informacje o wspólnych projektach i przychodach z unijnych programów pomocowych przypisanych do strefy pobierania opłat trasowych

Strefa pobierania opłat										
Otrzymane kwoty										
Nr projektu (zgodnie z umową o dotację)	Tytuł projektu	Wartość finansowanego projektu w '000 euro		Przyznane kwoty (zgodnie z umową o dotację) w '000 euro		Wspólny projekt rok n	Faktycznie otrzymane kwoty (strefa pobierania opłat) w '000 euro			
		Ogółem	Na strefę pobierania opłat	Ogółem	Na strefę pobierania opłat		Wcześniejsze okresy	N	N+1	N+2
Ogółem w '000 euro										
Ogółem w '000 w walucie krajowej										

Kwoty zwrócone użytkownikom przestrzeni powietrznej poprzez inne przychody										
Nr projektu (zgodnie z umową o dotację)	Tytuł projektu	Kwoty zatrzymane na poczet kosztów administracyjnych na strefę pobierania opłat w '000 euro		Ogółem do zwrócenia na strefę pobierania opłat w '000 euro	Kwoty zwrócone użytkownikom (strefa pobierania opłat) w '000 w walucie krajowej	Wcześniejsze okresy				Po RP
		Ogółem	Na strefę pobierania opłat			N	N+1	N+2	N+3	
Ogółem w '000 euro										
Ogółem w '000 w walucie krajowej										

ZAŁĄCZNIK III

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 na rok („n”) i kolejne lata. Rzeczywiste koszty ustala się na podstawie zaudytowanych 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.

Organizacja:	Rok n
Strefa pobierania opłat:	

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

Rozbicie wg rodzaju

Personel								
Pozostałe koszty operacyjne								
Amortyzacja								
Koszt kapitału								
Koszty wyjątkowe								
Koszty całkowite								

Tabela A:

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 w wyjściow ego (b)									
Cena jednostkow a									

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.