

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2019/317

z dnia 11 lutego 2019 r.

ustanawiające system skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz uchylające rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 390/2013 i (UE) nr 391/2013

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie ramowe) ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 11 ust. 6,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej ⁽²⁾, w szczególności jego art. 15 ust. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) System skuteczności działania, o którym mowa w art. 11 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, powinien poprawić skuteczność działania służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.
- (2) System opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej, o którym mowa w art. 15 rozporządzenia (WE) nr 550/2004, odgrywa ważną rolę w prawidłowym wdrażaniu systemu skuteczności działania, dlatego też powinien go uzupełniać. System opłat powinien sprzyjać zwiększeniu przejrzystości w zakresie określania, nakładania i egzekwowania opłat od użytkowników przestrzeni powietrznej oraz zwiększyć efektywność kosztową zapewniania służb żeglugi powietrznej, a także efektywność lotów, przy utrzymaniu optymalnego poziomu bezpieczeństwa. System opłat powinien być zgodny z systemem opłat trasowych organizacji Eurocontrol oraz z art. 15 konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 1944 r. („konwencja chicagowska”).
- (3) Aby zapewnić przejrzystość i dostosowane ramy prawne na trzeci okres odniesienia systemu skuteczności działania, należy dokonać przeglądu przepisów wykonawczych regulujących systemy skuteczności działania i opłat, uwzględnionych w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 390/2013 ⁽³⁾ i rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 391/2013 ⁽⁴⁾ oraz skonsolidować te przepisy w jednym rozporządzeniu wykonawczym.

⁽¹⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 10.

⁽³⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 390/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiające system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych (Dz.U. L 128 z 9.5.2013, s. 1).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 391/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiające wspólny system opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej (Dz.U. L 128 z 9.5.2013, s. 31).

- (4) Zgodnie z art. 11 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 system skuteczności działania powinien obejmować służby żeglugi powietrznej i funkcje sieciowe, o których mowa w art. 6 rozporządzenia (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁵⁾. W związku z tym niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie menedżera sieci, wyznaczonego zgodnie z art. 4 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/123 ⁽⁶⁾.
- (5) Systemy skuteczności działania i opłat powinny poprawić skuteczność działania służb żeglugi powietrznej w ramach podejścia „od drzwi do drzwi” (*gate-to-gate*), obejmującego zarówno trasowe, jak i terminalowe służby żeglugi powietrznej. Powinny one zagwarantować długofalową poprawę skuteczności działania służb żeglugi powietrznej, o których mowa w centralnym planie zarządzania ruchem lotniczym w Europie ⁽⁷⁾, przy należyтым uwzględnieniu nadrzędnych celów w zakresie bezpieczeństwa. System skuteczności działania powinien sprzyjać ograniczeniu emisji gazów cieplarnianych pochodzących z lotnictwa i powinien umożliwiać optymalne wykorzystanie przestrzeni powietrznej, uwzględniając przepływy ruchu lotniczego w europejskiej przestrzeni powietrznej.
- (6) Na wniosek Komisji organ weryfikujący skuteczność działania może udzielić jej niezależnych porad we wszystkich obszarach mających wpływ na skuteczność działania służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych w Unii.
- (7) Krajowe organy nadzoru powinny mieć możliwość uzyskania od wszystkich odnośnych stron, w tym od instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej pod ich nadzorem, odpowiednich danych niezbędnych do właściwego wdrożenia niniejszego rozporządzenia i nadzoru nad jego stosowaniem na szczeblu lokalnym. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej powinny ułatwiać inspekcje i kontrole przeprowadzane przez krajowe organy nadzoru na potrzeby monitorowania wdrożenia systemów skuteczności działania i opłat.
- (8) Menedżer sieci powinien wносить odpowiedni wkład w ustalanie docelowych parametrów na szczeblu unijnym, szczeblu krajowym, i szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej oraz wspierać realizację docelowych parametrów skuteczności działania za pomocą środków i procesów przewidzianych w planie operacyjnym sieci.
- (9) Przy wdrażaniu systemu skuteczności działania Komisja i państwa członkowskie powinny koordynować swoje działania z Agencją Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, aby zapewnić właściwe uwzględnianie kwestii bezpieczeństwa zgodnie z celami i wymogami w zakresie bezpieczeństwa wynikającymi z rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 ⁽⁸⁾.
- (10) Czas trwania okresu odniesienia dla systemu skuteczności działania należy dobrać tak, aby zagwarantować pewność niezbędną do wdrożenia wieloletnich programów inwestycyjnych w celu osiągnięcia przewidywanego zwrotu z inwestycji w formie poprawy skuteczności działania, umożliwiając jednocześnie dokładność prognozowania.
- (11) We wszystkich kluczowych obszarach skuteczności działania dotyczących bezpieczeństwa, ochrony środowiska, przepustowości i efektywności kosztowej należy określić kluczowe wskaźniki skuteczności działania. Te kluczowe wskaźniki skuteczności działania należy wykorzystać do ustalenia osiągalnych, zrównoważonych, realistycznych i określonych w czasie docelowych parametrów skuteczności działania na szczeblu unijnym, szczeblu krajowym lub szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej. Kluczowe wskaźniki skuteczności działania powinny obejmować zarówno trasowe, jak i terminalowe służby żeglugi powietrznej oraz funkcje sieciowe, aby podnieść ogólną skuteczność działania sieci.
- (12) Komisja powinna ustalić ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania, uwzględniając poziom skuteczności działania osiągnięty w poprzednich okresach odniesienia i odpowiedni wkład organu weryfikującego skuteczność działania, menedżera sieci i krajowych organów nadzoru. Informacje przekazywane przez krajowe organy nadzoru powinny obejmować w szczególności początkowe koszty i informacje na temat prognoz ruchu na dany okres odniesienia. Komisja powinna uzasadnić ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania opisując stosowne założenia i przesłanki. Projektowanie tych ogólnounijnych parametrów powinno podlegać konsultacjom z zainteresowanymi stronami.

⁽⁵⁾ Rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej) (Dz. U. L 96 z 31.3.2004, s. 20).

⁽⁶⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/123 z dnia 24 stycznia 2019 r. ustanawiające szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 677/2011 (Dz. U. L 28 z 31.1.2019, s. 1).

⁽⁷⁾ Jak określono w art. 3 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 409/2013 z dnia 3 maja 2013 r. w sprawie definicji wspólnych projektów, ustanowienia systemu zarządzania i określenia zachęt wspierających wdrożenie centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym w Europie (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz. U. L 123 z 4.5.2013, s. 1).

⁽⁸⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. U. L 212 z 22.8.2018, s. 1).

- (13) Uwzględniając uwarunkowania lokalne państw członkowskie powinny móc zdecydować, czy ustalać swe plany skuteczności działania na szczeblu krajowym, czy na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej.
- (14) Krajowe organy nadzoru powinny odpowiadać za opracowanie planów skuteczności działania na szczeblu krajowym lub szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, w tym wiążących docelowych parametrów skuteczności działania, w oparciu o kluczowe wskaźniki skuteczności działania stosowane na szczeblu krajowym lub szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej. Plany skuteczności działania na szczeblu krajowym lub szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej powinny obejmować inicjatywy wspierające współpracę transgraniczną między instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, niezależnie od ich zakresu geograficznego.
- (15) Koszty ustalone nowych i trwających inwestycji w zakresie zakupu, rozwoju lub leasingu środków trwałych w planach skuteczności działania powinny być w pełni przejrzyste. Znaczące inwestycje powinny być wyszczególnione i uzasadnione oraz spójne z wdrażaniem projektu SESAR i przewidywaną poprawą skuteczności działania.
- (16) Aby przy ustanawianiu planów skuteczności działania i zawartych w nich docelowych parametrów zapewnić uwzględnienie opinii zainteresowanych stron, należy przeprowadzić konsultacje na szczeblu krajowym lub szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej.
- (17) Ze względu na silne powiązania między poszczególnymi kluczowymi obszarami skuteczności działania na potrzeby ustalania docelowych parametrów należy należycie uwzględnić zależności między docelowymi parametrami skuteczności działania, zwracając uwagę na nadrzędne cele w zakresie bezpieczeństwa.
- (18) Docelowe parametry skuteczności działania powinny być przedmiotem zachęt, aby wspierać poprawę skuteczności działania, w tym stosowanie mechanizmu podziału ryzyka związanego z ruchem w odniesieniu do kluczowego obszaru skuteczności działania dotyczącego efektywności kosztowej. Systemy zachęt powinny być skuteczne oraz w niedyskryminujący i przejrzysty sposób określać parametry nagradzania lub karania za faktyczną skuteczność działania w odniesieniu do przyjętych docelowych parametrów skuteczności działania. Ze względu na swój nadrzędny charakter kluczowy obszar skuteczności działania dotyczący bezpieczeństwa nie powinien być przedmiotem systemu zachęt. Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby wdrożenie systemów zachęt nie wpływało negatywnie na planowane i trwające inwestycje, których celem jest zapewnienie użytkownikom odpowiedniej przepustowości i efektywności lotów.
- (19) Państwa członkowskie powinny przyjąć projekty planów skuteczności działania i przekazać je Komisji, aby mogła ona ocenić je i przekazać do korekty. W tym kontekście Komisja powinna przede wszystkim zweryfikować czy plany skuteczności działania są kompletne. Jeżeli plany skuteczności działania są kompletne, Komisja powinna ocenić, czy zawarte w nich proponowane docelowe parametry są zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania. Jeżeli zapewnienie wymaganej zgodności nie jest możliwe, Komisja powinna zażądać od państw członkowskich dokonania korekty planów skuteczności działania i docelowych parametrów lub podjęcia działań naprawczych.
- (20) Państwa członkowskie powinny przyjąć i opublikować ostateczne wersje swoich planów skuteczności działania dopiero po stwierdzeniu przez Komisję, że zawarte w nich krajowe docelowe parametry skuteczności działania lub docelowe parametry skuteczności działania ustalone na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej („docelowe parametry skuteczności działania na szczeblu FAB”) są zgodne ogólnounijnymi docelowymi parametrami.
- (21) Docelowe parametry ustalone w projektach planów skuteczności działania powinny obowiązywać podczas procedur oceny od rozpoczęcia okresu odniesienia oraz, w stosownych przypadkach, podczas korekty docelowych parametrów skuteczności działania ustalonych na szczeblu krajowym lub szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej. Po przyjęciu ostatecznych planów skuteczności działania docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym efektywności kosztowej powinny obowiązywać wstecznie dzięki skorygowaniu stawek jednostkowych, aby zapewnić użytkownikom przestrzeni powietrznej korzyści z poprawy skuteczności działania od początku okresu odniesienia.
- (22) Jeżeli w trakcie okresu odniesienia państwa członkowskie chcą dokonać korekty co najmniej jednego docelowego parametru skuteczności działania powinny zwrócić się do Komisji o zezwolenie. Wniosek taki można złożyć, jeżeli parametry sięgną progów alarmowych lub gdy państwo członkowskie wykaże, że pierwotne dane, założenia i przesłanki – również te dotyczące inwestycji – użyte do ustalenia docelowych parametrów skuteczności działania w znacznym stopniu i na trwałe przestały być dokładne z powodu okoliczności, których nie można było przewidzieć w momencie przyjmowania planów skuteczności działania. Komisja powinna udzielić zainteresowanemu państwu członkowskiemu upoważnienia do kontynuacji zamierzonej korekty tylko wtedy, gdy jest ona niezbędna i proporcjonalna w świetle wymienionych okoliczności oraz o ile skorygowane docelowe parametry skuteczności działania są zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.
- (23) Wprowadzanie nowych technologii i modeli biznesowych w ramach dążenia do integracji świadczonych usług powinno prowadzić do znacznego zmniejszenia kosztów z korzyścią dla użytkowników na przestrzeni czasu, lecz może początkowo generować koszty restrukturyzacji. Jeżeli państwo członkowskie wykaże, że środki restrukturyzacji przynoszą użytkownikom korzyść netto, powinno mieć również możliwość wnioskowania o korektę lokalnych docelowych parametrów efektywności kosztowej, aby odzyskać odnośne koszty restrukturyzacji dzięki korekcie kosztów ustalonych uwzględnionych w planach skuteczności działania, z zastrzeżeniem uzyskania zgody Komisji.

- (24) Komisja powinna dokonać korekty ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania w trakcie okresu odniesienia aby ustalić, czy nadal są one odpowiednie. Komisja powinna rozważyć korektę ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania, jeżeli w trakcie okresu odniesienia wykazane zostanie, że te docelowe parametry przestały być odpowiednie z powodu zmiany okoliczności oraz że ich korekta jest niezbędna i proporcjonalna. Korekta ogólnounijnych docelowych parametrów w trakcie okresu odniesienia powinna skutkować rozpoczęciem nowego okresu odniesienia, w tym ustanowieniem odnośnych planów skuteczności działania i docelowych parametrów skuteczności działania na szczeblu krajowym i szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej.
- (25) Docelowe parametry skuteczności działania powinny obejmować też funkcje sieciowe, służące realizacji ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania. W tym celu menedżer sieci powinien opracować plan skuteczności działania sieci, który powinien być zweryfikowany i przyjęty przez Komisję.
- (26) Skuteczne partnerstwo operacyjne i wspólne procesy decyzyjne między najważniejszymi zainteresowanymi stronami, takimi jak instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej, porty lotnicze, cywilni i wojskowi użytkownicy przestrzeni powietrznej oraz menedżer sieci, mają kluczowe znaczenie dla realizacji docelowych parametrów skuteczności działania i funkcji sieciowych.
- (27) Koszty ustalone służb żeglugi powietrznej powinny być finansowane z opłat nakładanych na użytkowników przestrzeni powietrznej. Takie opłaty powinny być pobierane w strefach pobierania opłat ustanowionych dla trasowych i terminalowych służb żeglugi powietrznej. Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby zakres geograficzny stref pobierania opłat był wyraźnie określony oraz aby takie strefy były spójne z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej. Zmiana w funkcjonowaniu portów lotniczych może wymagać zmiany strefy pobierania opłat terminalowych w trakcie okresu odniesienia.
- (28) Dla każdej strefy pobierania opłat należy ustanowić podstawę kosztową opłat, która obejmuje koszty ustalone kwalifikujących się służb i urządzeń żeglugi powietrznej. Państwa członkowskie powinny mieć również możliwość uwzględnienia w tej podstawie kosztowej kosztów ustalonych poniesionych przez krajowe organy nadzoru oraz innych kosztów poniesionych przez państwo w związku z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej.
- (29) Koszty ustalone opłat trasowych i terminalowych w planach skuteczności działania należy określić przed rozpoczęciem każdego okresu odniesienia. Takie koszty ustalone określa się na każdy rok kalendarzowy danego okresu odniesienia. Krajowe organy nadzoru powinny weryfikować, czy określone koszty ustalone obejmują wyłącznie pozycje kosztowe kwalifikujące się na podstawie systemu skuteczności działania i opłat.
- (30) Koszty ustalone włączone do podstawy kosztowej trasowych lub terminalowych służb żeglugi powietrznej powinny obejmować: koszty personelu, koszty operacyjne inne niż koszty personelu, koszty amortyzacji, koszt kapitału oraz koszty wyjątkowe. W celu zapewnienia zgodności i przejrzystości poniesione koszty rzeczywiste należy kategoryzować w ten sam sposób w corocznych sprawozdaniach.
- (31) Przed rozpoczęciem każdego okresu odniesienia krajowe organy nadzoru powinny określić kryteria stosowane do podziału kosztów między służbami trasowymi i terminalowymi oraz odpowiednio powiadomić Komisję. Kryteria te powinny zapewnić przejrzyste określenie kosztów ustalonych i gwarantować uniknięcie subsydiowania skrośnego między służbami trasowymi i terminalowymi.
- (32) Państwa członkowskie powinny corocznie obliczać stawki jednostkowe dla swoich stref pobierania opłat trasowych i terminalowych. Przy obliczaniu stawek jednostkowych państwa członkowskie powinny zapewnić, aby użytkownicy przestrzeni powietrznej nie byli obciążani kosztami służb lub urządzeń finansowanych z funduszy publicznych, w tym z unijnych programów pomocy, takich jak: transeuropejska sieć transportowa, instrument „Łącząc Europę” i Fundusz Spójności. Przy obliczaniu stawek jednostkowych państwa członkowskie powinny mieć możliwość korygowania kosztów ustalonych o inflację.
- (33) Aby zachęcić do zapewniania służb, w systemie skuteczności działania i opłat należy przewidzieć mechanizm podziału ryzyka związanego z ruchem. Krajowe organy nadzoru powinny mieć możliwość korygowania określonych w niniejszym rozporządzeniu wartości parametrów podziału ryzyka związanego z ruchem w celu uwzględnienia lokalnych uwarunkowań oraz skuteczniejszego zachęcenia do zapewniania służb żeglugi powietrznej. Korekta ta powinna zostać przeprowadzona po konsultacji z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej i użytkownikami przestrzeni powietrznej. Takie korekty nie powinny jednak ograniczać ekspozycji zainteresowanej instytucji zapewniającej lub zainteresowanych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej na ryzyko w porównaniu z domyślnym mechanizmem określonym w niniejszym rozporządzeniu.
- (34) Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej powinny ponosić ryzyko obciążenia różnicą między kosztami ustalonymi a kosztami rzeczywistymi, z wyjątkiem ograniczonej liczby pozycji kosztowych, podlegających szczególnym wymaganiom.

- (35) Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej nie powinny mieć możliwości generowania nadwyżek finansowych w wyniku anulowania lub przełożenia nowych i trwających inwestycji w trakcie okresu odniesienia. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej powinny być w stanie dokonać corocznej korekty planowanych znaczących inwestycji w trakcie okresu odniesienia, z zastrzeżeniem szczegółowego uzasadnienia ich i pod warunkiem że wymagane zmiany zostaną zaakceptowane przez odpowiedni krajowy organ nadzoru. W przypadku gdy w okresie odniesienia koszt rzeczywisty nowych i trwających inwestycji przekracza odpowiadający mu koszt ustalony, krajowe organy nadzoru powinny być odpowiedzialne za weryfikację szczegółowych uzasadnień przedstawionych przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz za udzielanie upoważnienia dotyczącego każdego późniejszego odzyskania dodatkowych kosztów od użytkowników przestrzeni powietrznej. Ewentualną istotną różnicą w tych kosztach nie należy obciążać użytkowników, chyba że krajowy organ nadzoru stwierdzi, że dodatkowe koszty wynikały wyłącznie z nowych i trwających inwestycji niezbędnych do dokonania zmian operacyjnych zgodnych z wdrożeniem centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym w Europie, a w szczególności wspólnych projektów SESAR.
- (36) Niemożliwe do przewidzenia zmiany w mających zastosowanie przepisach prawa lub warunkach finansowych w trakcie okresu odniesienia mogą prowadzić do znacznych odchyleń kosztów rzeczywistych emerytur od kosztów ustalonych emerytur, określonych w planach skuteczności działania. Z zastrzeżeniem weryfikacji przez krajowy organ nadzoru te różnice w kosztach należy przenieść na użytkowników przestrzeni powietrznej przez skorygowanie stawek jednostkowych.
- (37) Państwa członkowskie powinny corocznie ustalać stawkę jednostkową dla każdej strefy pobierania opłat. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość wspólnego ustalania stawek jednostkowych, w szczególności w przypadku stref pobierania opłat obejmujących przestrzeń powietrzną więcej niż jednego państwa członkowskiego lub gdy państwa członkowskie są stronami wspólnego systemu opłat trasowych. Komisja powinna zweryfikować, czy stawki jednostkowe przedłożone przez państwa członkowskie są zgodne z przepisami niniejszego rozporządzenia w zakresie obliczania stawek jednostkowych.
- (38) System opłat powinien gwarantować pełne i przejrzyste informacje o: podstawach kosztowych opłat, kosztach rzeczywistych i stawkach jednostkowych. Przed rozpoczęciem okresu odniesienia państwa członkowskie powinny skonsultować z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej oraz, w stosownych przypadkach, operatorami portów lotniczych i koordynatorami portów lotniczych planowane koszty ustalone, planowane inwestycje, prognozy jednostek usługowych i strategię pobierania opłat na dany okres odniesienia. W trakcie okresu odniesienia państwa członkowskie powinny co roku przeprowadzać konsultacje z tymi zainteresowanymi stronami w sprawie zamierzonych stawek jednostkowych oraz kosztów rzeczywistych poniesionych w związku z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej. Na potrzeby konsultacji państwa członkowskie powinny udostępnić wszystkim konsultowanym podmiotom pełne i odpowiednie informacje.
- (39) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość decydowania o modulacji opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej, aby stworzyć zachęty do wyposażenia statków powietrznych w systemy objęte wspólnymi projektami SESAR. Aby zwiększyć efektywność służb żeglugi powietrznej oraz propagować ich optymalne wykorzystanie, państwa członkowskie powinny mieć możliwość dodatkowej modulacji opłat, z uwzględnieniem poziomu zagęszczenia ruchu na określonym obszarze lub na określonej trasie w określonych porach.
- (40) Aby zwiększyć efektywność systemu opłat oraz ograniczyć obciążenie administracyjne i rachunkowe – w ramach wspólnego systemu opłat trasowych – państwa członkowskie powinny mieć możliwość pobierania opłat trasowych wspólnie przy zastosowaniu jednej opłaty za jeden lot.
- (41) Należy przewidzieć środki egzekucyjne niezbędne do zapewnienia szybkiego i pełnego uiszczania opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej przez użytkowników przestrzeni powietrznej.
- (42) Opłaty za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej za konkretny lot, w odniesieniu do każdej strefy pobierania opłat, należy obliczać jako iloczyn właściwej stawki jednostkowej i liczby jednostek usługowych. Poziom opłat nakładanych w szczególności na lekkie statki powietrzne nie powinien zniechęcać do korzystania z urządzeń i służb niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa ani do wdrażania nowych technik i procedur. Państwa członkowskie powinny pokryć koszty służb, które instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej zapewniły lotom zwolnionym z opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej.
- (43) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość, w przypadku gdy nie ma historycznych dowodów dotyczących kwestii operacyjnych, stosowania uproszczonego systemu opłat w celu wprowadzenia zachęt dla instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej i ograniczenia obciążenia administracyjnego tych instytucji i zainteresowanych krajowych organów nadzoru.
- (44) W przypadku gdy terminalowe służby żeglugi powietrznej lub służby łączności, nawigacji i dozoru, służby meteorologiczne wspierające służby żeglugi powietrznej oraz służby informacji lotniczej („służby CNS, MET oraz AIS”) lub służby danych zarządzania ruchem lotniczym są zapewniane na warunkach rynkowych, państwa członkowskie powinny mieć możliwość zwolnienia tych służb z niektórych przepisów dotyczących systemu opłat oraz z ustalania docelowych parametrów efektywności kosztowej. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość określenia takich warunków rynkowych w trakcie okresu odniesienia.

- (45) Zapewnianie odpowiednich danych i informacji przez krajowe organy nadzoru, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, operatorów portów lotniczych, koordynatorów portów lotniczych, użytkowników przestrzeni powietrznej i menedżera sieci ma kluczowe znaczenie dla ustalania i monitorowania docelowych parametrów skuteczności działania na szczeblu ogólnounijnym i krajowym lub na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej.
- (46) Krajowe organy nadzoru powinny regularnie monitorować postępy w realizacji docelowych parametrów skuteczności działania uwzględnionych w planach skuteczności działania. Jeżeli nie zrealizowano docelowych parametrów, zainteresowane państwo członkowskie lub zainteresowany krajowy organ nadzoru powinny zastosować odpowiednie środki, które określiły w celu zaradzenia tej sytuacji.
- (47) Komisja powinna monitorować skuteczność działania służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych oraz dokonywać regularnej oceny realizacji docelowych parametrów skuteczności działania. Komisja powinna corocznie przedstawiać wyniki tego monitorowania Komitetowi ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej.
- (48) Bez uszczerbku dla wymogów poufności dotyczących warunków rynkowych istotne informacje i sprawozdania końcowe wymagane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem powinny być dostępne publicznie, aby zagwarantować odpowiednią przejrzystość i umożliwić właściwe konsultacje z zainteresowanymi stronami.
- (49) Rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 390/2013 i rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 391/2013 należy uchylić ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2020 r., ale powinny one mieć nadal zastosowanie po tym dniu w odniesieniu do obowiązków związanych z drugim okresem odniesienia.
- (50) Niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do trzeciego okresu odniesienia i do kolejnych okresów odniesienia. Aby umożliwić przyjęcie ogólnounijnych docelowych parametrów oraz opracowanie i przyjęcie planów skuteczności działania przed rozpoczęciem trzeciego okresu odniesienia, niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie ze skutkiem natychmiastowym od dnia jego wejścia w życie.
- (51) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

1. W niniejszym rozporządzeniu ustanowiono środki dotyczące funkcjonowania systemów skuteczności działania i opłat dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych.

2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do zapewniania służb żeglugi powietrznej oraz funkcji sieciowych na potrzeby ogólnego ruchu lotniczego w regionie europejskim („EUR”) Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego („ICAO”), gdzie za zapewnianie służb żeglugi powietrznej odpowiadają państwa członkowskie.

Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do:

- a) instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, o których mowa w art. 2 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 549/2004;
- b) organu wyznaczonego przez Komisję do wykonywania zadań niezbędnych do realizacji funkcji sieciowych („menedżer sieci”) zgodnie z art. 6 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 551/2004 i powołanego zgodnie z art. 4 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/123.

Na potrzeby ustalania docelowych parametrów oraz monitorowania skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej niniejsze rozporządzenie ma również zastosowanie do organów lub podmiotów ponoszących kwalifikowalne koszty odzyskiwane w formie opłat od użytkowników, o których mowa w art. 15 ust. 2 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 550/2004 i art. 22 ust. 1 akapit trzeci niniejszego rozporządzenia.

3. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do terminalowych służb żeglugi powietrznej zapewnianych w portach lotniczych, które znajdują się na terytorium państw członkowskich i obsługują co najmniej 80 000 operacji lotniczych wykonywanych według wskazań przyrządów (IFR) rocznie.

4. Państwa członkowskie mogą zdecydować o stosowaniu przepisów niniejszego rozporządzenia również w odniesieniu do terminalowych służb żeglugi powietrznej zapewnianych w portach lotniczych znajdujących się na ich terytorium innych niż te, o których mowa w ust. 3.

5. Państwa członkowskie mogą zdecydować o stosowaniu przepisów niniejszego rozporządzenia również w odniesieniu do:

- a) służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych zapewnianych w pozostającej w ich kompetencjach przestrzeni powietrznej regionów ICAO innych niż region EUR. ICAO, bez uszczerbku dla praw i obowiązków państw członkowskich wynikających z konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 1944 r. („konwencja chicagowska”);
- b) instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, które otrzymały zezwolenie na zapewnianie tych służb bez certyfikacji, zgodnie z art. 7 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 550/2004.

6. Państwa członkowskie niezwłocznie informują Komisję o wszelkich decyzjach podjętych na mocy ust. 4 lub 5.

Państwa członkowskie zapewniają, aby czas obowiązywania tych decyzji odpowiadał danemu okresowi odniesienia. Nie mogą zmienić ani wycofać tych decyzji w trakcie okresu odniesienia.

7. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do trzeciego okresu odniesienia określonego w art. 7 i do kolejnych okresów odniesienia.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „koszt rzeczywisty” oznacza koszt faktycznie poniesiony w roku kalendarzowym z tytułu zapewniania służb żeglugi powietrznej, wykazywany w poświadczonym sprawozdaniu finansowym lub w przypadku braku takiego sprawozdania podlegający audytowi końcowemu;
- 2) „organ służb ruchu lotniczego” lub „organ ATS” oznacza organ cywilny lub wojskowy odpowiedzialny za zapewnianie służb żeglugi powietrznej w danej przestrzeni powietrznej;
- 3) „koordynator portu lotniczego” oznacza osobę fizyczną lub prawną wyznaczoną przez państwo członkowskie do realizacji zadań koordynacyjnych w koordynowanych portach lotniczych określonych w art. 4 rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93 ⁽⁹⁾;
- 4) „operator portu lotniczego” oznacza dowolną osobę prawną lub fizyczną, która zapewnia obsługę co najmniej jednego lotniska;
- 5) „użytkownik przestrzeni powietrznej” oznacza podmiot eksploatujący statek powietrzny w czasie wykonywania lotu lub – jeśli nie jest znana jego tożsamość – właściciela statku powietrznego, chyba że da się wykazać, że w tym czasie statek powietrzny eksploatowała inna osoba;
- 6) „przedstawiciel użytkowników przestrzeni powietrznej” oznacza dowolną osobę prawną lub jednostkę prawną reprezentującą interesy jednej lub wielu kategorii użytkowników przestrzeni powietrznej;
- 7) „ośrodek kontroli obszaru” oznacza organ zapewniający służby ruchu lotniczego dla lotów kontrolowanych w swym obszarze odpowiedzialności;
- 8) „strefa pobierania opłat trasowych” oznacza część przestrzeni powietrznej, która rozciąga się od powierzchni ziemi do górnej przestrzeni powietrznej włącznie, w której zapewniane są trasowe służby żeglugi powietrznej i dla której określa się jedną podstawę kosztową i jedną stawkę jednostkową;
- 9) „zdarzenie nadzwyczajne” oznacza okoliczności, w których zdolność do zarządzania ruchem lotniczym („ATM”) jest wyjątkowo obniżona, powodując niezwykle duże opóźnienia w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego („ATFM”) wynikające z planowanego ograniczenia wprowadzanego za pomocą zmian operacyjnych lub technicznych, wystąpienia bardzo niekorzystnych warunków pogodowych, niedostępności dużych części przestrzeni powietrznej z przyczyn naturalnych lub politycznych, bądź akcji protestacyjnej oraz powodujących aktywację Europejskiej Komórki Koordynacji Kryzysowej ds. Lotnictwa („EACCC”) przez menedżera sieci;
- 10) „operacje lotnicze IFR rocznie” oznaczają sumę startów i lądowań wykonanych według wskazań przyrządów, obliczoną jako roczna średnia za okres trzech lat kalendarzowych poprzedzających rok, w którym należało złożyć projekt planu skuteczności działania zgodnie z art. 12;
- 11) „prognozowany wskaźnik inflacji” oznacza roczny wskaźnik inflacji oparty na danych z trzeciego roku poprzedzającego rozpoczęcie danego okresu odniesienia, obliczony z wykorzystaniem najnowszej dostępnej projekcji inflacji w ramach średniej procentowej zmiany wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych, opublikowanej przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy dla danego państwa członkowskiego w momencie sporządzania planu skuteczności działania. Jeżeli zmiana procentowa opublikowana przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy za dany rok jest ujemna, stosuje się wartość zerową.

⁽⁹⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 14 z 22.1.1993, s. 1).

- 12) „rzeczywisty wskaźnik inflacji” oznacza roczny wskaźnik realnej inflacji oparty na danych z trzeciego roku poprzedzającego rozpoczęcie danego okresu odniesienia, obliczony z wykorzystaniem rzeczywistego wskaźnika inflacji, opublikowanego przez Komisję w zharmonizowanym indeksie cen konsumpcyjnych Eurostatu dla danego państwa w kwietniu roku n+1. Jeżeli zmiana procentowa opublikowana przez Komisję za dany rok jest ujemna, stosuje się wartość zerową.
- 13) „znacząca inwestycja” oznacza nabycie, rozwój, wymianę, modernizację lub leasing środków trwałych, których ogólna wartość w trakcie całego okresu ich eksploatacji wynosi ponad 5 mln EUR w ujęciu realnym;
- 14) „organ krajowy” oznacza organ regulacyjny lub organ nadzoru ustanowiony przez co najmniej jedno państwo członkowskie na szczeblu krajowym lub na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej;
- 15) „nowe i trwające inwestycje” oznacza nabywanie, rozwój, wymianę, ulepszenie lub leasing środków trwałych, których koszty amortyzacji, kapitału lub, w przypadku leasingu, koszty operacyjne z tytułu inwestycji są ponoszone w trakcie okresu odniesienia objętego planem skuteczności działania;
- 16) „okres odniesienia” oznacza okres ważności i stosowania ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania, zgodnie z art. 11 ust. 3 lit. d) rozporządzenia (WE) nr 549/2004 i art. 7 niniejszego rozporządzenia;
- 17) „wartość odniesienia” oznacza obliczoną przez menedżera sieci wartość opóźnienia ATFM na trasie dla każdego państwa członkowskiego i każdego funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej na potrzeby zapewnienia realizacji ogólnounijnego docelowego parametru opóźnienia ATFM na trasie;
- 18) „koszty restrukturyzacji” oznaczają znaczące jednorazowe koszty ponoszone przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej podczas procesu restrukturyzacji w związku z wprowadzaniem nowych technologii, procedur lub modeli biznesowych, służące: integracji świadczonych usług, wynagradzaniu pracowników, zamykaniu ośrodków kontroli ruchu lotniczego, przenoszeniu działalności do nowych lokalizacji, dokonywaniu odpisów amortyzacyjnych aktywów lub nabywaniu udziałów strategicznych w innych instytucjach zapewniających służby żeglugi powietrznej;
- 19) „wtargnięcie na pas startowy” oznacza jakiekolwiek zdarzenie na lotnisku, w trakcie którego doszło do niepożądanego obecności statku powietrznego, pojazdu lub osoby w chronionym obszarze nawierzchni przeznaczonej do lądowań i startów statków powietrznych;
- 20) „naruszenie minimów separacji” oznacza sytuację, w której nie utrzymano wymaganych minimów separacji między statkami powietrznymi;
- 21) „strefa pobierania opłat terminalowych” oznacza port lotniczy lub grupę portów lotniczych znajdujących się na terytorium danego państwa członkowskiego, gdzie zapewniane są terminalowe służby żeglugi powietrznej i dla której określa się jedną podstawę kosztową i jedną stawkę jednostkową.

ROZDZIAŁ II

ZADANIA I OBOWIĄZKI

Artykuł 3

Pomoc organu weryfikującego skuteczność działania

Jeżeli jest to konieczne do wykonywania przez Komisję zadań związanych z precyzyjnym uregulowaniem kwestii funkcjonowania systemu skuteczności działania, Komisja może zwrócić się do organu weryfikującego skuteczność działania o pomoc w:

- a) gromadzeniu, analizowaniu, zatwierdzaniu i rozpowszechnianiu właściwych danych dotyczących skuteczności działania służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych;
- b) wyborze lub dostosowaniu kluczowych obszarów skuteczności działania;
- c) określeniu kluczowych wskaźników skuteczności działania i wskaźników monitorowania;
- d) ustaleniu zakresów ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania oraz ustaleniu lub korekcie ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania;
- e) ustanowieniu wartości bazowych, progów alarmowych i grup porównawczych, o których mowa w art. 9 ust. 4;
- f) ocenie zgodności projektów krajowych docelowych parametrów skuteczności działania lub docelowych parametrów skuteczności działania ustalonych na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (docelowe parametry skuteczności działania na szczeblu FAB) z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania zgodnie z art. 14 i art. 15, jak również korygowaniu projektów planów skuteczności działania zgodnie z art. 14 ust. 1 i art. 15 ust. 1;
- g) weryfikacji kompletności projektów planów skuteczności działania zgodnie z art. 13;

- h) weryfikacji, zgodnie z art. 19, projektu planu skuteczności działania sieci, o którym mowa w art. 10 ust. 5 niniejszego rozporządzenia;
- i) ocenie skorygowanych docelowych parametrów skuteczności działania i działań naprawczych zastosowanych przez państwa członkowskie na podstawie art. 15 ust. 5;
- j) monitorowaniu skuteczności działania służb żeglugi powietrznej, w tym nakładów inwestycyjnych i wydatków kapitałowych, na szczeblu unijnym, szczeblu krajowym i szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej;
- k) monitorowaniu skuteczności działania funkcji sieciowych zgodnie z art. 37 ust. 2;
- l) ocenie, zgodnie z art. 37 ust. 3, informacji dotyczących planów skuteczności działania otrzymanych od krajowych organów nadzoru na potrzeby monitorowania skuteczności działania europejskiej sieci ATM;
- m) ocenie realizacji docelowych parametrów skuteczności działania w trakcie okresu odniesienia;
- n) utrzymaniu i wspieraniu koordynacji kalendarza konsultacji z zainteresowanymi stronami w sprawie planów skuteczności działania oraz wymogów konsultacyjnych, o których mowa w art. 24 ust. 2 i 3 oraz art. 30.

Artykuł 4

Udostępnianie informacji i ułatwianie monitorowania przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej

1. Jeżeli jest to konieczne do wykonywania przez krajowe organy nadzoru zadań związanych z precyzyjnym uregulowaniem kwestii funkcjonowania systemu skuteczności działania, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej na żądanie i bez zwłoki udostępniają tym organom:
 - a) informacje o lokalnych warunkach istotnych dla ustalania krajowych docelowych parametrów skuteczności działania lub docelowych parametrów skuteczności działania ustalonych na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej;
 - b) dane na potrzeby określenia stopy zwrotu z kapitału własnego w przypadku opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej;
 - c) informacje o inwestycjach planowanych w ciągu pięciu lat od daty wniosku, przedstawiające profil wydatków planowanych na nowe i trwające inwestycje w trakcie i po zakończeniu okresu odniesienia oraz sposób, w jaki znaczące inwestycje sprzyjają skuteczności działania w każdym kluczowym obszarze skuteczności działania;
 - d) swoje plany biznesowe, o których mowa w pkt ATM/ANS.OR.D.005 załącznika III do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/373 ⁽¹⁰⁾;
 - e) informacje wymagane do stosowania art. 28 ust. 3;
 - f) dane dotyczące podstaw kosztowych i informacje o przydziałach kosztów między trasowymi i terminalowymi służbami żeglugi powietrznej, jak również dane dotyczące przychodów z działalności komercyjnej i dane dotyczące otrzymanych środków publicznych.
2. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej ułatwiają działania niezbędne do monitorowania, o którym mowa w art. 37 ust. 1, podejmowane przez właściwy krajowy organ nadzoru lub inny podmiot działający w jego imieniu zgodnie z prawem krajowym państwa członkowskiego tego organu, w szczególności przez udostępnianie na wniosek istotnych dokumentów, danych, informacji i ustnych wyjaśnień oraz – w przypadku gdy prawo krajowe tego państwa członkowskiego na to pozwala i zgodnie z tym prawem krajowym – przez umożliwianie dostępu do istotnych obiektów i gruntów lub do istotnych pojazdów.

Artykuł 5

Pomoc menedżera sieci

Menedżer sieci wykonuje następujące zadania związane z precyzyjnym uregulowaniem funkcjonowania systemu skuteczności działania:

- a) wspieranie Komisji przez wnoszenie odpowiedniego wkładu w ustanowienie ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania przed rozpoczęciem danego okresu odniesienia oraz w monitorowanie realizacji tych docelowych parametrów w trakcie okresu odniesienia, w tym przez bezzwłoczne zwracanie uwagi Komisji na wszelkie okoliczności, w których docelowe parametry skuteczności działania nie zostały zrealizowane, mogą nie zostać zrealizowane lub zaobserwowano jakiegokolwiek przypadki znacznego i trwałego pogorszenia operacyjnej skuteczności działania;

⁽¹⁰⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/373 z dnia 1 marca 2017 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące instytucji zapewniających zarządzanie ruchem lotniczym/służby żeglugi powietrznej i inne funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym oraz nadzoru nad nimi, uchylające rozporządzenie (WE) nr 482/2008, rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1034/2011, (UE) nr 1035/2011 i (UE) 2016/1377 oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 677/2011 (Dz.U. L 62 z 8.3.2017, s. 1.).

- b) wspieranie, na wniosek Komisji, krajowych organów nadzoru przez odpowiedni wkład w przygotowanie planów skuteczności działania oraz bezzwłoczne informowanie zainteresowanego krajowego organu nadzoru o wszelkich okolicznościach, w których krajowe docelowe parametry skuteczności działania lub docelowe parametry skuteczności działania na szczeblu FAB nie zostały zrealizowane, mogą nie zostać zrealizowane lub zaobserwowano jakiegokolwiek przypadki znacznego i trwałego pogorszenia operacyjnej skuteczności działania;
- c) wspieranie instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w realizacji krajowych docelowych parametrów skuteczności działania lub docelowych parametrów skuteczności działania na szczeblu FAB, w szczególności przez rozwijanie i wdrażanie planu operacyjnego sieci, o którym mowa w art. 9 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/123.

Artykuł 6

Koordinacja z Agencją Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego

Na podstawie art. 13a rozporządzenia (WE) nr 549/2004 oraz zgodnie z art. 75 ust. 2 lit. h) i art. 93 lit. b) rozporządzenia (UE) 2018/1139 Komisja i państwa członkowskie koordynują swoje działania z Agencją Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, aby zapewnić:

- a) właściwe uwzględnienie kwestii bezpieczeństwa, włączając w to: ustalanie, korektę i wdrażanie kluczowych wskaźników skuteczności działania oraz ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania w ramach kluczowego obszaru skuteczności działania dotyczącego bezpieczeństwa;
- b) zgodność kluczowych wskaźników skuteczności działania i docelowych parametrów skuteczności działania w ramach kluczowego obszaru skuteczności działania dotyczącego bezpieczeństwa z europejskim planem bezpieczeństwa lotniczego, o którym mowa w art. 6 rozporządzenia (UE) 2018/1139.

ROZDZIAŁ III

USTALANIE DOCELOWYCH PARAMETRÓW SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA

Artykuł 7

Czas trwania okresów odniesienia

1. Trzeci okres odniesienia obejmuje lata kalendarzowe 2020–2024 łącznie.
2. Każdy kolejny okres odniesienia obejmuje pięć lat kalendarzowych.
3. Czas trwania okresów odniesienia określony w ust. 1 i 2 nie narusza przepisów art. 10 ust. 6.

Artykuł 8

Kluczowe wskaźniki skuteczności działania i wskaźniki monitorowania

1. Kluczowe wskaźniki skuteczności działania i wskaźniki monitorowania skuteczności działania służb żeglugi powietrznej na szczeblu unijnym dla każdego kluczowego obszaru skuteczności działania ustanowiono w załączniku I sekcja 1.
2. Kluczowe wskaźniki skuteczności działania i wskaźniki monitorowania skuteczności działania służb żeglugi powietrznej na szczeblu krajowym lub na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej ustanowiono w załączniku I sekcja 2.
3. Kluczowe wskaźniki skuteczności działania i wskaźniki monitorowania skuteczności działania funkcji sieciowych ustanowiono w załączniku I sekcja 3.
4. Oprócz wskaźników, o których mowa w ust. 2, państwa członkowskie mogą ustanowić dodatkowe kluczowe wskaźniki skuteczności działania i wskaźniki monitorowania w szczególności w odniesieniu do kwestii cywilno-wojskowych lub meteorologicznych.

Artykuł 9

Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania

1. Najpóźniej na 19 miesięcy przed rozpoczęciem okresu odniesienia krajowe organy nadzoru udostępniają Komisji dane dotyczące kosztów pierwotnych i informacje o prognozach ruchu, o których mowa w art. 10 ust. 2 lit. f), na kolejny okres odniesienia, jako wkład w ustalanie ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania.
2. Najpóźniej na 15 miesięcy przed rozpoczęciem okresu odniesienia Komisja publikuje orientacyjne ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania, obejmujące roczne minimalne i maksymalne wartości przedziału, w którym Komisja zamierza ustalić ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania.

W sprawie tych orientacyjnych przedziałów parametrów docelowych Komisja konsultuje się z zainteresowanymi stronami, o których mowa w art. 10 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, innymi właściwymi osobami i organizacjami oraz, w odniesieniu do kwestii bezpieczeństwa, z Agencją Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.

3. Najpóźniej na siedem miesięcy przed rozpoczęciem okresu odniesienia Komisja przyjmuje zgodnie z art. 11 ust. 3 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 549/2004 ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania dla kluczowych wskaźników skuteczności działania, o których mowa w art. 8 ust. 1.

W tym celu Komisja:

- a) uwzględni odpowiedni wkład organu weryfikującego skuteczność działania, menedżera sieci i krajowych organów nadzoru;
- b) prognozy ruchu na trasach, wyrażone jako liczba operacji lotniczych IFR oraz liczba jednostek usługowych oraz oparte na najnowszej dostępnej prognozie bazowej służb statystyczno-prognostycznych organizacji Eurocontrol (STATFOR);
- c) uzasadnia każdy ogólnounijny docelowy parametr skuteczności działania opisem stosownych założeń i przesłanek do ustanowienia tego docelowego parametru, takich jak: wykorzystanie wkładu, o którym mowa w niniejszym ustępie lit. a), wyniki konsultacji, o których mowa w ust. 2, oraz inne istotne dane faktyczne.

4. Wraz z przyjęciem ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania Komisja ustanawia:

- a) ogólnounijną „wartość bazową kosztów ustalonych” i ogólnounijną „wartość bazową ustalonego kosztu jednostkowego”, w celu ustalenia docelowych parametrów w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym efektywności kosztowej kluczowego wskaźnika skuteczności działania, o którym mowa w załączniku I sekcja 1 pkt 4.1. Te wartości bazowe oblicza się na podstawie roku poprzedzającego rozpoczęcie okresu odniesienia.

Wartość bazową kosztów ustalonych szacuje się z wykorzystaniem kosztów rzeczywistych dostępnych za poprzedni okres odniesienia i koryguje się w taki sposób, aby obejmowała ona najnowsze dostępne szacunki kosztów, zmiany w ruchu i ich związek z kosztami.

Wartość bazową ustalonego kosztu jednostkowego otrzymuje się przez podzielenie wartości bazowej kosztów ustalonych przez prognozę ruchu na rok poprzedzający rozpoczęcie okresu odniesienia wyrażoną w jednostkach usługowych.

- b) progi alarmowe, po przekroczeniu których państwa członkowskie mogą wnioskować o korektę docelowych parametrów skuteczności działania uwzględnionych w planach skuteczności działania, zgodnie z art. 18 ust. 1 lit. a) ppkt (i). Wspomniane progi alarmowe opierają się na następujących parametrach:
 - (i) odchylenie faktycznego ruchu od prognozy ruchu w trakcie danego roku kalendarzowego, wyrażone jako wartość procentowa operacji lotniczych IFR;
 - (ii) odchylenie faktycznego ruchu od prognozy ruchu w trakcie danego roku kalendarzowego, wyrażone jako wartość procentowa jednostek usługowych;
 - (iii) zmiana w wartościach odniesienia wynikająca z sezonowych aktualizacji planu operacyjnego sieci na podstawie art. 9 ust. 4 lit. a) i art. 9 ust. 8 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/123, w porównaniu z wartościami referencyjnymi z najnowszej wersji planu operacyjnego sieci dostępnej w momencie sporządzania planu skuteczności działania. Zmiana ta jest wyrażana jako procent zmian lub w ułamkach minut opóźnienia ATFM na trasie, w zależności od tego, w jakiej formie wyrażono wartości referencyjne.
- c) Grupy porównawcze obejmujące instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej o podobnym otoczeniu operacyjnym i gospodarczym, do celów oceny docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym efektywności kosztowej.

Artykuł 10

Plany skuteczności działania

1. Krajowe organy nadzoru sporządzają, na szczeblu krajowym lub na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, plany skuteczności działania.
2. Plany skuteczności działania, które sporządza się zgodnie ze wzorem podanym w załączniku II, zawierają:
 - a) wiążące krajowe docelowe parametry skuteczności działania lub wiążące docelowe parametry skuteczności działania na szczeblu FAB, ustalone na podstawie kluczowych wskaźników skuteczności działania, o których mowa w art. 8 ust. 2, w tym na podstawie „wartości bazowej kosztów ustalonych” oraz „wartości bazowej ustalonego kosztu jednostkowego” dla każdej strefy pobierania opłat, na potrzeby ustalania docelowych parametrów w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym efektywności kosztowej. Te wartości bazowe oblicza się na podstawie roku poprzedzającego rozpoczęcie okresu odniesienia.

Wartość bazową kosztów ustalonych szacuje się z wykorzystaniem kosztów rzeczywistych dostępnych za poprzedni okres odniesienia i koryguje tak, aby obejmowała najnowsze dostępne szacunki kosztów, zmiany w ruchu i ich związek z kosztami.

Wartość bazową ustalonych kosztów jednostkowych otrzymuje się przez podzielenie wartości bazowej kosztów ustalonych przez najnowszą dostępną prognozę ruchu na rok poprzedzający rozpoczęcie okresu odniesienia wyrażoną w jednostkach usługowych.

- b) koszty ustalone trasowych i terminalowych służb żeglugi powietrznej, określone zgodnie z art. 15 ust. 2 lit. a) i b) rozporządzenia (WE) nr 550/2004 oraz zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;
- c) systemy zachęt ustanowione zgodnie z art. 11 określają parametry mechanizmu zachęt, w stosownych przypadkach mechanizm modulacji wartości modelowych, o których mowa w art. 11 ust. 3, oraz środki służące osiągnięciu celów danego systemu zachęt;
- d) opis najważniejszych środków służących realizacji docelowych parametrów skuteczności działania;
- e) potwierdzenie, że plan skuteczności działania jest zgodny z zakresem niniejszego rozporządzenia na podstawie art. 1 niniejszego rozporządzenia i art. 7 rozporządzenia (WE) nr 549/2004;
- f) prognozy ruchu na trasach, wyrażone jako liczba operacji lotniczych IFR i liczba jednostek usługowych oraz oparte na prognozie bazowej STATFOR;
- g) prognozy ruchu w terminalach, wyrażone jako liczba operacji lotniczych IFR i liczba jednostek usługowych oraz oparte na prognozie bazowej STATFOR;
- h) opis inicjatyw wspierających koordynację transgraniczną i zapewnianie służb transgranicznych, które mają korzystny wpływ na operacyjną skuteczność działania, efektywność kosztową bądź obie te kwestie;
- i) informacje o:
 - (i) znaczących inwestycjach;
 - (ii) planach zarządzania zmianą dotyczących wprowadzenia istotnych zmian w przestrzeni powietrznej lub ulepszeń systemów zarządzania ruchem lotniczym, służących zminimalizowaniu wszelkich negatywnych skutków dla skuteczności działania sieci.

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

3. Plany skuteczności działania mogą zawierać dodatkowe docelowe parametry skuteczności działania ustalone na podstawie kluczowych wskaźników skuteczności działania, o których mowa w art. 8 ust. 4. Wspomniane docelowe parametry służą realizacji docelowych parametrów skuteczności działania, o których mowa w art. 9 ust. 3 oraz w niniejszym artykule ust. 2 lit. a).

4. Zgodnie z art. 10 ust. 1 oraz art. 11 ust. 3 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 549/2004 krajowe organy nadzoru konsultują z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej oraz, w stosownych przypadkach, operatorami portów lotniczych i koordynatorami portów lotniczych projekty planów skuteczności działania, w tym zawarte w nich docelowe parametry skuteczności działania i systemy zachęt.

5. Menedżer sieci sporządza plan skuteczności działania sieci. W planie tym, sporządzonym zgodnie ze wzorem podanym w załączniku III, uwzględnia się:

- a) wartość dodaną, jaką menedżer sieci wnosi we wspieranie działań państw członkowskich, funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej oraz cywilnych i wojskowych użytkowników przestrzeni powietrznej, zmierzających do realizacji docelowych parametrów przepustowości i ochrony środowiska, w tym wkład funkcji sieciowych w realizację ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania;
- b) docelowe parametry skuteczności działania oraz cele w odniesieniu do menedżera sieci i każdej funkcji sieciowej, jak również środki służące ich realizacji.

6. W przypadku gdy, jak określono w art. 11 ust. 3 lit. c) akapit czwarty rozporządzenia (WE) nr 549/2004, Komisja dokona korekty ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania, państwa członkowskie dokonują korekty swoich planów skuteczności działania i uwzględniają skorygowane docelowe parametry skuteczności działania zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

Artykuł 11

Systemy zachęt

1. Systemy zachęt uwzględnione w planach skuteczności działania przyjętych przez państwa członkowskie:
 - a) obejmują zachęty finansowe do skutecznej i proporcjonalnej realizacji docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowych obszarach skuteczności działania dotyczących efektywności kosztowej i przepustowości;
 - b) mają zastosowanie w trakcie całego okresu objętego planem skuteczności działania;
 - c) są niedyskryminacyjne, przejrzyste i skuteczne;
 - d) mają zastosowanie do trasowych i terminalowych służb żeglugi powietrznej.
2. Systemy zachęt w odniesieniu do docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym efektywności kosztowej są uregulowane w art. 27 i 28.
3. Systemy zachęt w odniesieniu do docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym przepustowości są zgodne z zasadami określonymi w ust. 1 oraz z następującymi zasadami:
 - a) są proporcjonalne do poziomu opóźnienia ATFM i obejmują korzyści i straty finansowe mające istotny wpływ na przychód obciążony ryzykiem;
 - b) ustala się je w taki sposób, aby maksymalne straty finansowe były co najmniej równe maksymalnej kwocie korzyści finansowych;

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

W odniesieniu do maksymalnych określonych wartości procentowych, o których mowa w załączniku XIII pkt 2.1 lit. a) akapit drugi i pkt 2.2 lit. a) akapit drugi do celów obliczania korzyści finansowych, wartości te nie mogą przekraczać 2 %.

- c) na potrzeby obliczenia korzyści lub strat finansowych stosuje się wartości modelowe;

Przed rozpoczęciem okresu odniesienia krajowy organ nadzoru decyduje, czy te wartości modelowe mają opierać się:

- (i) na docelowych parametrach skuteczności działania określonych na szczeblu krajowym, w podziale na poziomy poszczególnych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej; czy
- (ii) na objętych modulacją docelowych parametrach skuteczności działania określonych na szczeblu krajowym, w podziale na poziomy poszczególnych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, ustalanych corocznie przez krajowy organ nadzoru na następny rok zgodnie z załącznikiem XIII pkt 1 i podlegających konsultacji z zainteresowanymi przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej i instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej. Mechanizm modulacji jest określany w planie skuteczności działania, ma zastosowanie do każdego roku okresu odniesienia i nie można go zmieniać w trakcie okresu odniesienia;

Krajowy organ nadzoru podaje corocznie Komisji wartości modelowe;

- d) Zakres wartości modelowej, określanej przez krajowy organ nadzoru po konsultacji z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej i zainteresowanymi instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, powinien być symetryczny, tak aby niewielkie zmiany w opóźnieniu ATFM nie prowadziły do żadnych korzyści ani strat finansowych.
- e) Jeżeli faktyczne średnie opóźnienie ATFM na lot w roku n jest mniejsze niż wartość modelowa ustalona na rok n i wychodzi poza zakres, o którym mowa w lit. d), skutkuje to korzyścią finansową w formie zwiększenia stawki jednostkowej w roku $n+2$ zgodnie z załącznikiem XIII pkt 2;
- f) Jeżeli faktyczne średnie opóźnienie ATFM na lot w roku n jest większe niż wartość modelowa ustalona na rok n i wychodzi poza zakres, o którym mowa w lit. d), skutkuje to stratą finansową w formie zmniejszenia stawki jednostkowej w roku $n+2$ zgodnie z załącznikiem XIII pkt 2;

- g) W odniesieniu do docelowych parametrów trasowych w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym przepustowości i w przypadku gdy plan skuteczności działania ustanowiono na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, oprócz zasad, o których mowa w lit. a)–f), stosuje się następujące przepisy:
- (i) na potrzeby ustalenia zachęt na szczeblu krajowym zainteresowane krajowe organy nadzoru rozkładają docelowy parametr skuteczności działania, o którym mowa w załączniku I sekcja 2 pkt 3.1 lit. a), na poziom każdej odpowiedniej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej. Uzyskane wartości stanowią podstawę obliczenia wartości modelowych, o których mowa w lit. c);
 - (ii) zainteresowane krajowe organy nadzoru stosują ten sam system zachęt w spójny sposób w odniesieniu do wszystkich zainteresowanych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej;
 - (iii) oprócz wartości modelowych stosowanych na poziomie każdej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, o których mowa w ppkt (i) stosuje się również wartości modelowe na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, oparte o:
 - na docelowych parametrach skuteczności działania na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej; albo
 - na podlegających modulacji docelowych parametrach skuteczności działania na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej zgodnie z załącznikiem XIII pkt 1 i po konsultacji z zainteresowanymi przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej i instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej;
 - (iv) w drodze odstępstwa od lit. c) wszystkie zainteresowane krajowe organy nadzoru wspólnie decydują, czy wartości modelowe na poziomie każdej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej i na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej należy zmienić, czy też nie. Decyzję tę stosuje się w jednolity sposób do wszystkich wartości modelowych na poziomie każdej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej i na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, przez cały czas trwania okresu odniesienia;
 - (v) jeżeli docelowe parametry skuteczności działania mają podlegać modulacji na szczeblu krajowym i na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, ten sam mechanizm modulacji stosuje się do docelowych parametrów skuteczności działania na szczeblu krajowym i na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej;
 - (vi) jeżeli całkowite opóźnienie ATFM na trasie na lot w roku n na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej jest większe niż wartość modelowa ustalona na rok n, o której mowa w ppkt (iii), i wychodzi poza zakres, o którym mowa w ust. 3 lit. d), wówczas ust. 3 lit. e) nie ma zastosowania, natomiast ust. 3 lit. f) ma zastosowanie jedynie do tych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, dla których faktyczne opóźnienie ATFM na lot w roku n jest większe niż wartość modelowa ustalona na rok n i przekracza zakres, o którym mowa w lit. d);
 - (vii) jeżeli całkowite opóźnienie ATFM na trasie na lot w roku n na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej jest mniejsze niż wartość modelowa ustalona na rok n, o której mowa w ppkt (iii), i wychodzi poza zakres, o którym mowa w ust. 3 lit. d), wówczas ust. 3 lit. f) nie ma zastosowania, natomiast ust. 3 lit. e) ma zastosowanie jedynie do tych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, dla których faktyczne opóźnienie ATFM na lot w roku n jest mniejsze niż wartość modelowa ustalona na rok n i przekracza zakres, o którym mowa w lit. d);

4. Systemy zachęt uwzględnione w planach skuteczności działania przyjętych przez państwa członkowskie mogą również obejmować zachęty finansowe do realizacji docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym ochrony środowiska lub do realizacji dodatkowych docelowych parametrów skuteczności działania, o których mowa w art. 10 ust. 3, zgodnie z ust. 1 lit. b) i c) oraz pod warunkiem że są one skuteczne i proporcjonalne. Wspomniane systemy zachęt należy stosować oprócz i niezależnie od systemów zachęt, o których mowa w ust. 2 i 3. Łączna korzyść finansowa lub strata finansowa wynikająca z tych systemów zachęt nie może przekraczać odpowiednio 2 % i 4 % kosztów ustalonych za rok n.

ROZDZIAŁ IV

PRZYJĘCIE, OCENA I KOREKTA PLANÓW SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA

Artykuł 12

Przyjęcie i złożenie projektów planów skuteczności działania

Każde państwa członkowskie przyjmuje projekt planu skuteczności działania sporządzony przez zainteresowany krajowy organ nadzoru lub zainteresowane krajowe organy nadzoru na szczeblu krajowym lub na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej i przedkłada go Komisji najpóźniej na trzy miesiące przed rozpoczęciem okresu odniesienia, którego taki projekt dotyczy. Jeżeli projekt planu skuteczności działania sporządzono na szczeblu funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, przedkłada się go Komisji po jego przyjęciu przez wszystkie zainteresowane państwa członkowskie.

Artykuł 13

Weryfikacja kompletności projektów planów skuteczności działania

1. Komisja weryfikuje, czy projekty planów skuteczności działania przedłożone przez państwa członkowskie zgodnie z art. 12, zawierają wszystkie elementy niezbędne do oceny ich zgodności z wymogami wymienionymi w art. 10 ust. 2 i art. 10 ust. 4 oraz, w stosownych przypadkach, art. 10 ust. 3 i art. 10 ust. 5.

2. Jeżeli po weryfikacji, o której mowa w ust. 1, Komisja stwierdzi, że brakuje co najmniej jednego elementu, wzywa zainteresowane państwo członkowskie lub państwa członkowskie, w ciągu jednego miesiąca od daty otrzymania projektu planu skuteczności działania, do przekazania zaktualizowanego projektu takiego planu, zawierającego brakujący element lub brakujące elementy.

W takim przypadku zainteresowane państwo członkowskie lub państwa członkowskie przedkładają Komisji zaktualizowany projekt planu skuteczności działania bez zbędnej zwłoki oraz w każdym przypadku w ciągu trzech tygodni od daty wezwania przez Komisję.

3. Komisja rozpoczyna ocenę projektu planu skuteczności działania, o której mowa w art. 14, odpowiednio po stwierdzeniu w wyniku weryfikacji, o której mowa w ust. 1, że projekt planu skuteczności działania zawiera wszystkie wymagane elementy, lub po otrzymaniu zaktualizowanego projektu planu skuteczności działania, o którym mowa w ust. 2.

Artykuł 14

Ocena oraz korekta projektów planów skuteczności działania i docelowych parametrów

1. Komisja ocenia zgodność krajowych docelowych parametrów skuteczności działania lub docelowych parametrów skuteczności działania na szczeblu FAB, uwzględnionych w projektach planów skuteczności działania, z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na podstawie kryteriów określonych w załączniku IV pkt 1. Komisja może uzupełnić ocenę przez skorygowanie projektów planów skuteczności działania pod względem elementów określonych w załączniku IV pkt 2.

2. Jeżeli w oparciu o ocenę, o której mowa w ust. 1, Komisja stwierdzi, że docelowe parametry skuteczności działania uwzględnione w projekcie planu skuteczności działania są zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania, Komisja przyjmuje – w ciągu pięciu miesięcy od daty otrzymania projektu planu skuteczności działania lub, w stosownych przypadkach, zaktualizowanego projektu planu skuteczności działania, o którym mowa w art. 13 ust. 2 – decyzję, w której informuje o tym zainteresowane państwo członkowskie lub państwa członkowskie.

3. Jeżeli w oparciu o ocenę, o której mowa w ust. 1, Komisja stwierdzi, że co najmniej jeden docelowy parametr skuteczności działania uwzględniony w projekcie planu skuteczności działania nie jest zgodny z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania, Komisja przyjmuje – w ciągu pięciu miesięcy od daty otrzymania projektu planu skuteczności działania lub, w stosownych przypadkach, zaktualizowanego projektu planu skuteczności działania, o którym mowa w art. 13 ust. 2 – decyzję zawierającą zalecenia, o których mowa w art. 11 ust. 3 lit. c) akapit drugi rozporządzenia (WE) nr 549/2004.

W takim przypadku zainteresowane państwo członkowskie lub państwa członkowskie dokonują, w ciągu trzech miesięcy od daty przyjęcia decyzji przez Komisję, korekty docelowych parametrów skuteczności działania i podejmują właściwe działania odpowiednio korygując projekt planu skuteczności działania, uwzględniając zalecenia Komisji, oraz przedkładają Komisji skorygowany projekt planu skuteczności działania.

Artykuł 15

Ocena skorygowanych projektów planów skuteczności działania i docelowych parametrów oraz przyjęcie działań naprawczych

1. Po otrzymaniu skorygowanego projektu planu skuteczności działania przedłożonego zgodnie z art. 14 ust. 3 Komisja ocenia skorygowany projekt planu skuteczności działania oraz zgodność uwzględnionych w nim skorygowanych docelowych parametrów skuteczności działania z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania, na podstawie kryteriów określonych w załączniku IV pkt 1. Komisja może uzupełnić ocenę przez skorygowanie projektów planów skuteczności działania pod względem elementów określonych w załączniku IV pkt 2.

2. Jeżeli w oparciu o ocenę, o której mowa w ust. 1, Komisja stwierdzi, że skorygowane docelowe parametry skuteczności działania uwzględnione w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania są zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania, Komisja przyjmuje, w ciągu pięciu miesięcy od daty otrzymania skorygowanego projektu planu skuteczności działania, decyzję, w której informuje o tym zainteresowane państwo członkowskie lub państwa członkowskie.

3. Jeżeli w oparciu o ocenę, o której mowa w ust. 1, Komisja stwierdzi, że istnieją wątpliwości dotyczące zgodności skorygowanych docelowych parametrów skuteczności działania uwzględnionych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania, Komisja rozpoczyna, w ciągu pięciu miesięcy od daty otrzymania skorygowanego projektu planu skuteczności działania, szczegółowe badanie tych docelowych parametrów skuteczności działania i odpowiednich lokalnych uwarunkowań, żądając w stosownych przypadkach od krajowych organów nadzoru dodatkowych informacji, oraz informuje o tym zainteresowane państwo członkowskie lub państwa członkowskie.

4. Jeżeli po przeprowadzeniu szczegółowego badania, o którym mowa w ust. 3, Komisja stwierdzi, że skorygowane docelowe parametry skuteczności działania uwzględnione w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania są zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania, Komisja przyjmuje, w ciągu pięciu miesięcy od daty rozpoczęcia szczegółowego badania, decyzję, w której informuje o tym zainteresowane państwo członkowskie lub państwa członkowskie.

5. Jeżeli po przeprowadzeniu szczegółowego badania, o którym mowa w ust. 3, Komisja stwierdzi, że skorygowane docelowe parametry skuteczności działania uwzględnione w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania nie są zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania, Komisja przyjmuje, w ciągu pięciu miesięcy od daty rozpoczęcia szczegółowego badania, decyzję, w której określa działania naprawcze do podjęcia przez zainteresowane państwo członkowskie lub państwa członkowskie, zgodnie z art. 11 ust. 3 lit. c) akapit trzeci rozporządzenia (WE) nr 549/2004.

6. Jeżeli Komisja przyjęła decyzję, o której mowa w ust. 5, zainteresowane państwo członkowskie lub państwa członkowskie informują Komisję, w ciągu trzech miesięcy od daty przyjęcia tej decyzji, o działaniach podjętych na jej podstawie, oraz przekazują informacje pozwalające wykazać, że podjęte działania są zgodne z tą decyzją.

7. Na podstawie informacji przekazanych zgodnie z ust. 6 Komisja ocenia, czy działania podjęte przez zainteresowane państwo członkowskie lub państwa członkowskie są wystarczające, aby zapewnić zgodność z decyzją, o której mowa w ust. 5, zgodnie z wymogami określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 549/2004 oraz w niniejszym rozporządzeniu.

Jeżeli Komisja stwierdzi, że działania te są wystarczające, aby zapewnić zgodność z decyzją, o której mowa w ust. 5, informuje o tym zainteresowane państwo członkowskie lub państwa członkowskie.

Jeżeli Komisja stwierdzi, że działania te nie są wystarczające, aby zapewnić zgodność z decyzją, o której mowa w ust. 5, informuje odpowiednio zainteresowane państwo członkowskie lub państwa członkowskie oraz podejmuje, w stosownych przypadkach, działania w celu wyeliminowania niezgodności, w tym działania przewidziane w art. 258 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

Artykuł 16

Przyjęcie planów skuteczności działania

Każde państwo członkowskie odpowiednio przyjmuje i publikuje swój plan skuteczności działania w następujących przypadkach:

- a) po przyjęciu przez Komisję decyzji w zastosowaniu art. 14 ust. 2, art. 15 ust. 2 lub art. 15 ust. 4;
- b) po przyjęciu przez Komisję decyzji na podstawie art. 15 ust. 7 akapit drugi;
- c) po przyjęciu przez Komisję decyzji o sprawie korekty na wniosek zainteresowanego państwa członkowskiego lub zainteresowanych państw członkowskich docelowych parametrów skuteczności działania w trakcie okresu odniesienia na podstawie art. 18 ust. 1, pod warunkiem że zainteresowane państwo członkowskie uwzględniło skorygowane docelowe parametry skuteczności działania w planie skuteczności działania.

Artykuł 17

Docelowe parametry skuteczności działania lub działania naprawcze przyjęte po rozpoczęciu okresu odniesienia

1. Jeżeli z uwagi na czas niezbędny do zakończenia procedur, o których mowa w art. 14 i 15, państwa członkowskie nie były w stanie przyjąć planów skuteczności działania przed rozpoczęciem okresu odniesienia zgodnie z art. 16, do momentu przyjęcia planów skuteczności działania stosuje się tymczasowo docelowe parametry skuteczności działania uwzględnione w najnowszej wersji projektów planów skuteczności działania.

2. W sytuacji, o której mowa w ust. 1, po przyjęciu planów skuteczności działania docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze dotyczącym efektywności kosztowej stosuje się wstecznie poprzez korektę stawek jednostkowych zgodnie z art. 29 ust. 5.

Artykuł 18

Korekta docelowych parametrów skuteczności działania w trakcie okresu odniesienia

1. W trakcie okresu odniesienia państwa członkowskie mogą dokonać korekty co najmniej jednego docelowego parametru skuteczności działania uwzględnionego w planie skuteczności działania oraz przyjąć odpowiednio zmienione plany skuteczności działania tylko wtedy, gdy spełnione są oba następujące warunki:
 - a) zainteresowane państwo członkowskie lub państwa członkowskie uznają zamierzoną korektę za niezbędną i proporcjonalną w świetle zaistnienia co najmniej jednej z poniższych sytuacji:
 - i) osiągnięto co najmniej jeden z progów alarmowych, o których mowa w art. 9 ust. 4 lit. b), oraz zainteresowany krajowy organ nadzoru lub zainteresowane krajowe organy nadzoru oceniły sytuację i wykazały, że skutkiem osiągnięcia progu lub progów alarmowych nie można wystarczająco zaradzić bez skorygowania docelowych parametrów skuteczności działania;
 - ii) pierwotne dane, założenia i przesłanki, w tym dotyczące inwestycji, na podstawie których ustalono docelowe parametry skuteczności działania, w znacznym stopniu i na trwałe przestały być dokładne z powodu okoliczności, których nie można było przewidzieć w momencie przyjmowania planów skuteczności działania, oraz zainteresowany krajowy organ nadzoru lub zainteresowane krajowe organy nadzoru oceniły sytuację i wykazały, że ich skutkom nie można wystarczająco zaradzić bez skorygowania docelowych parametrów skuteczności działania;
 - b) na podstawie uzasadnionego wniosku zainteresowanego państwa członkowskiego lub zainteresowanych państw członkowskich Komisja zdecydowała, że:
 - i) zgadza się, że zamierzona korekta jest niezbędna i proporcjonalna w świetle zaistnienia co najmniej jednej z sytuacji, o których mowa w lit. a);
 - ii) w świetle oceny dokonanej w oparciu o kryteria określone w załączniku IV pkt 1 zamierzone skorygowane docelowe parametry skuteczności działania są zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.
- Komisja przyjmuje decyzję, o której mowa w lit. b), w ciągu siedmiu miesięcy od daty przedłożenia kompletnego wniosku przez zainteresowane państwo członkowskie lub państwa członkowskie.
2. Żadne korekty docelowych parametrów skuteczności działania przyjęte w zastosowaniu niniejszego artykułu nie obowiązują wstecz.

Artykuł 19

Zatwierdzenie planu skuteczności działania sieci

1. Menedżer sieci przedkłada Komisji projekt planu skuteczności działania sieci po jego zatwierdzeniu przez Radę ds. Zarządzania Siecią, jak określono w art. 18 ust. 1 lit. o) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/123, najpóźniej na trzy miesiące przed rozpoczęciem okresu odniesienia.
2. Komisja ocenia, czy projekt planu skuteczności działania sieci spełnia kryteria określone w załączniku V.

Komisja może zwrócić się do menedżera sieci o przedłożenie korekty tego projektu planu skuteczności działania sieci jeśli jest to niezbędne do zapewnienia zgodności z kryteriami określonymi w załączniku V.
3. Jeżeli Komisja stwierdzi, że projekt planu skuteczności działania sieci spełnia kryteria określone w załączniku V, przyjmuje go.
4. Menedżer sieci publikuje i wdraża plan skuteczności działania sieci po jego przyjęciu przez Komisję na podstawie ust. 3.
5. Jeżeli z uwagi na czas niezbędny do zakończenia procedur, o których mowa w ust. 2 i 3, Komisja nie przyjmie planu skuteczności działania sieci przed rozpoczęciem okresu odniesienia, do momentu przyjęcia przez Komisję planu skuteczności działania sieci stosuje się tymczasowo najnowszą wersję projektu planu skuteczności działania sieci zatwierdzoną przez Radę ds. Zarządzania Siecią.

ROZDZIAŁ V

**FINANSOWANIE SŁUŻB ŻEGLUGI POWIETRZNEJ, USTANOWIENIE STREF POBIERANIA OPŁAT,
USTANOWIENIE PODSTAW KOSZTOWYCH OPŁAT ORAZ PRZEJRZYSTOŚĆ***Artykuł 20***Zasady finansowania służb żeglugi powietrznej**

1. Koszty ustalone trasowych służb żeglugi powietrznej są finansowane z opłat trasowych nakładanych na użytkowników przestrzeni powietrznej oraz, gdy zastosowanie ma art. 25 ust. 3, z innych przychodów, o których mowa w tym artykule.
2. Koszty ustalone terminalowych służb żeglugi powietrznej są finansowane z opłat terminalowych nakładanych na użytkowników przestrzeni powietrznej oraz, gdy zastosowanie ma art. 25 ust. 3, z innych przychodów, o których mowa w tym artykule.
3. Przychody uzyskane z opłat trasowych lub z opłat terminalowych nie mogą służyć finansowaniu działalności komercyjnej instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.

*Artykuł 21***Ustanowienie stref pobierania opłat**

1. Państwa członkowskie ustanawiają w przestrzeni powietrznej pozostającej w ich kompetencjach, w której użytkownikom przestrzeni powietrznej zapewniane są służby żeglugi powietrznej, co najmniej jedną strefę pobierania opłat do celów ponoszenia opłat trasowych („strefa pobierania opłat trasowych”) oraz co najmniej jedną strefę pobierania opłat do celów ponoszenia opłat terminalowych („strefa pobierania opłat terminalowych”).

Przed ustanowieniem lub zmianą tych stref państwa członkowskie konsultują się z zainteresowanymi przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej.

O ustanowieniu lub zmianie tych stref pobierania opłat państwa członkowskie informują Komisję oraz, w stosownych przypadkach, Centralne Biuro Opłat Trasowych organizacji Eurocontrol, co najmniej na siedem miesięcy przed rozpoczęciem okresu odniesienia.

2. Państwa członkowskie dbają, by zasięg geograficzny stref pobierania opłat był jasno określony. Strefy pobierania opłat muszą być powiązane z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej i mogą obejmować usługi świadczone w odniesieniu do transgranicznej przestrzeni powietrznej przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej mającą siedzibę w innym państwie członkowskim.
3. Jeżeli służby żeglugi powietrznej obsługujące przyloty i odloty statków powietrznych są zapewniane łącznie dla grupy portów lotniczych, państwa członkowskie mogą ustanowić szczególną strefę pobierania opłat terminalowych w określonej strefie terminala.
4. Jeżeli państwa członkowskie zdecydują o ustanowieniu stref pobierania opłat trasowych lub stref pobierania opłat terminalowych, obejmujących przestrzeń powietrzną pozostającą w kompetencjach więcej niż jednego państwa członkowskiego, lub jeżeli państwa członkowskie zdecydują o ustanowieniu wspólnej strefy pobierania opłat, zainteresowane państwa członkowskie zapewnią spójne i jednolite stosowanie niniejszego rozporządzenia do zapewniania służb żeglugi powietrznej w danej przestrzeni powietrznej.

Państwa członkowskie niezwłocznie informują Komisję i Centralne Biuro Opłat Trasowych organizacji Eurocontrol o każdej takiej decyzji.

5. Państwa członkowskie mogą zmienić lub ustanowić nową strefę pobierania opłat terminalowych w trakcie okresu odniesienia, pod warunkiem że:
 - a) przed dokonaniem zmiany skonsultują się z zainteresowanymi przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej i instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej;
 - b) bez zbędnej zwłoki poinformują Komisję i Centralne Biuro Opłat Trasowych organizacji Eurocontrol o takiej zmianie;
 - c) bez zbędnej zwłoki przekażą Komisji wszystkie następujące dane:
 - i) stosowne dane o kosztach i ruchu pozwalające odzwierciedlić sytuację przed zmianą i po niej;
 - ii) uwagi przedstawicieli użytkowników przestrzeni powietrznej i instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej przekazane w trakcie konsultacji przeprowadzonych zgodnie z lit. a);

- (iii) ocenę oczekiwanego wpływu zmiany na realizację krajowych docelowych parametrów skuteczności działania lub docelowych parametrów skuteczności działania na szczeblu FAB w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym efektywności kosztowej oraz na monitorowanie skuteczności działania;
 - iv) aktualizację planu skuteczności działania wraz z odpowiednimi danymi.
6. Państwa członkowskie nie mogą zmieniać strefy pobierania opłat trasowych w trakcie okresu odniesienia.

Artykuł 22

Określanie podstawy kosztowej opłat

1. Podstawa kosztowa opłat trasowych i terminalowych obejmuje koszty ustalone związane z zapewnianiem służb żegluga powietrznej w danej strefie pobierania opłat.

Koszty ustalone nowych systemów zarządzania ruchem lotniczym i znaczących zmian w istniejących systemach zarządzania ruchem lotniczym uwzględnia się w podstawie kosztowej tylko jeżeli inwestycje te są spójne z wdrażaniem centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym w Europie i w szczególności ze wspólnymi projektami, o których mowa w art. 15a ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 550/2004.

Państwa członkowskie mogą zdecydować o uwzględnieniu w podstawie kosztowej następujących kosztów ustalonych poniesionych w związku z zapewnianiem służb żegluga powietrznej, zgodnie z art. 15 ust. 2 lit. b) zdanie drugie rozporządzenia (WE) nr 550/2004:

- a) koszty ustalone ponoszone przez właściwe organy;
- b) koszty ustalone ponoszone przez uprawnione podmioty, o których mowa w art. 3 rozporządzenia (WE) nr 550/2004;
- c) koszty ustalone wynikające z Międzynarodowej konwencji o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żegluga powietrznej EUROCONTROL z dnia 13 grudnia 1960 r. z najnowszymi zmianami.

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

3. Koszty ustalone uwzględnione w podstawach kosztowych opłat trasowych i terminalowych oblicza się w walucie krajowej. W przypadku gdy ustanowiono wspólną strefę pobierania opłat z jedną stawką jednostkową, zainteresowane państwa członkowskie dbają o przeliczenie kosztów ustalonych na jedną walutę, którą może być EUR lub inna waluta krajowa jednego z zainteresowanych państw członkowskich, aby zapewnić przejrzyste wyliczenie jednej stawki jednostkowej w zastosowaniu art. 25 ust. 4.

4. Koszty ustalone uwzględnione w podstawach kosztowych opłat trasowych i terminalowych obejmują:

- a) koszty personelu;
- b) koszty operacyjne inne niż koszty personelu;
- c) koszty amortyzacji;
- d) koszt kapitału;
- e) koszty wyjątkowe.

Jeżeli chodzi o lit. a), koszty personelu obejmują: wynagrodzenia brutto, płatności za pracę w nadgodzinach, pracownicze składki na ubezpieczenie społeczne oraz koszty emerytur i koszty innych świadczeń. Koszty emerytur oblicza się z zastosowaniem rozsądnych założeń opartych na właściwym systemie emerytalnym lub na przepisach prawa krajowego, stosownie do przypadku. Wspomniane założenia wyszczególnia się w planie skuteczności działania.

Jeżeli chodzi o lit. b), koszty operacyjne inne niż koszty personelu obejmują koszty ponoszone w wyniku zakupu towarów i usług wykorzystywanych w celu zapewnienia służb żegluga powietrznej, w tym koszty usług zleconych, materiałów, energii, mediów, wynajmu budynków, wyposażenia i urządzeń, konserwacji, ubezpieczenia i podróży.

Jeżeli chodzi o lit. c), koszty amortyzacji obejmują koszty związane z łączną wartością środków trwałych wykorzystywanych do zapewniania służb żegluga powietrznej. Wartość środków trwałych jest amortyzowana zgodnie z ich oczekiwanym okresem eksploatacji, przy zastosowaniu metody liniowej w odniesieniu do kosztów amortyzowanych środków. Amortyzację oblicza się w oparciu o ujęcie według kosztu historycznego lub kosztu bieżącego. Metody

wykorzystanej do obliczania kosztów amortyzacji nie wolno zmieniać w trakcie okresu amortyzacji, a przy tym musi być ona zgodna z zastosowanym kosztem kapitału, co oznacza nominalny koszt kapitału do celów księgowania kosztu historycznego i faktyczny koszt kapitału do celów księgowania kosztu bieżącego. W przypadku zastosowania systemu rachunkowości opartego na koncepcji kosztów bieżących koszt kapitału nie obejmuje inflacji, a do celów porównania i oceny wykazuje się również równoważne wartości zgodne z kosztem historycznym.

Jeżeli chodzi o lit. d), koszt kapitału jest równy iloczynowi:

- i) sumy średniej wartości księgowej netto środków trwałych eksploatowanych operacyjnie lub w budowie i ewentualnej korekty ogółu aktywów ustalonej przez krajowy organ nadzoru, wykorzystywanych przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej, a także średniej wartości aktywów obrotowych netto, z wyłączeniem oprocentowanych rachunków, niezbędnych do zapewniania służb żeglugi powietrznej;
- ii) 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 ppkt (i), a zadłużeniem.

Przypisywanie wagi współczynnikom na potrzeby określenia kosztu kapitału powinno być oparte na proporcji między finansowaniem ze środków pochodzących z zadłużenia a finansowaniem z kapitału własnego. Stopa oprocentowania zadłużenia to średnia ważona stopa oprocentowania zadłużenia danej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej. Stopa zwrotu z kapitału własnego odpowiada wielkości przedstawionej w planie skuteczności działania na okres odniesienia i opiera się na ryzyku finansowym ponoszonym przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej.

W przypadku gdy instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej ponoszą koszty wynikające z leasingu środków trwałych, kosztów tych nie uwzględnia się przy obliczaniu kosztu kapitału.

Jeżeli chodzi o lit. e), koszty wyjątkowe obejmują jednorazowe koszty związane z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej, w tym wszelkie niepodlegające zwrotowi podatki i cła.

5. Koszty ustalone przypisuje się w przejrzysty sposób do stref pobierania opłat, w odniesieniu do których poniesiono je. Koszty ustalone ponoszone w odniesieniu do różnych stref pobierania opłat przypisuje się proporcjonalnie na podstawie przejrzystej metody.

W tym celu przed rozpoczęciem poszczególnych okresów odniesienia krajowe organy nadzoru określają kryteria przypisywania kosztów ustalonych do stref pobierania opłat, w tym w odniesieniu do niniejszego akapitu lit. b) i c), i kryteria podziału kosztów ustalonych między służby trasowe a służby terminalowe oraz uwzględniają te informacje w planie skuteczności działania zgodnie z załącznikiem II pkt 3.3 lit. d).

Koszty ustalone uwzględniane w podstawach kosztowych w odniesieniu do stref pobierania opłat trasowych obejmują:

- a) służby kontroli lotniska lub lotniskowe służby informacji powietrznej, w tym służby doradcze ruchu lotniczego oraz służby alarmowe;
- b) służby ruchu lotniczego obsługujące przyloty i odloty statków powietrznych w określonej odległości od portu lotniczego, określane zgodnie z wymaganiami operacyjnymi;
- c) proporcjonalną część służb żeglugi powietrznej wspólną dla służb trasowych i terminalowych.

6. Koszty ustalone ponoszone w odniesieniu do lotów objętych zwolnieniem zgodnie z art. 31 ust. 3–5, obejmują:

- a) koszty ustalone objętych zwolnieniem lotów VFR, obliczone za pomocą metody kosztów krańcowych;
- b) koszty ustalone objętych zwolnieniem lotów IFR, które oblicza się jako iloczyn:
 - (i) kosztów ustalonych poniesionych z tytułu lotów IFR, które obejmują całkowite koszty ustalone pomniejszone o koszty ustalone lotów VFR, oraz
 - (ii) stosunku liczby objętych zwolnieniem jednostek usługowych do całkowitej liczby jednostek usługowych, które obejmują jednostki usługowe w odniesieniu do lotów IFR, a także jednostki usługowe w odniesieniu do lotów VFR, jeżeli nie objęto ich zwolnieniem.

W celu obliczenia stawek jednostkowych koszty ustalone lotów VFR objętych zwolnieniem oddziela się od kosztów ustalonych poniesionych z tytułu lotów IFR.

7. Krajowe organy nadzoru weryfikują w odniesieniu do poszczególnych stref pobierania opłat, czy podstawy kosztowe opłat trasowych i terminalowych są zgodne z wymogami art. 15 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 oraz z niniejszym artykułem. W tym celu krajowe organy nadzoru regularnie badają stosowne dokumenty księgowe, w tym wszelkie rejestry aktywów i wszelkie inne materiały pomocne do określenia podstawy kosztowej opłat.

Artykuł 23**Koszt rzeczywisty**

Do określenia kosztu rzeczywistego stosuje się odpowiednio przepisy art. 22.

Artykuł 24**Przejrzystość kosztów**

1. Państwa członkowskie w sposób przejrzysty określają podstawy kosztowe opłat dla poszczególnych stref pobierania opłat.

2. Najpóźniej na cztery miesiące przed rozpoczęciem okresu odniesienia państwa członkowskie w skoordynowany sposób konsultują się z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej oraz, w stosownych przypadkach, operatorami portów lotniczych i koordynatorami portów lotniczych w sprawie zamierzonego określenia kosztów ustalonych uwzględnionych w podstawie kosztowej opłat trasowych i terminalowych, nowych i trwających inwestycji, prognoz jednostek usługowych i strategii pobierania opłat na dany okres odniesienia.

Państwa członkowskie postępują w ten sposób także w przypadku, gdy zamierzają w trakcie okresu odniesienia wnioskować o korektę docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym efektywności kosztowej zgodnie z art. 18 ust. 1.

Państwa członkowskie przekazują podmiotom zaproszonym do udziału w konsultacjach tabele sprawozdawcze i informacje wymagane w załącznikach VII i IX najpóźniej na trzy tygodnie przed konsultacjami.

3. W trakcie okresu odniesienia państwa członkowskie konsultują się corocznie, w skoordynowany sposób i zgodnie z załącznikiem XII pkt 1, z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej oraz, w stosownych przypadkach, operatorami portów lotniczych i koordynatorami portów lotniczych w sprawie kosztów rzeczywistych poniesionych w poprzednim roku oraz różnicy między kosztami rzeczywistymi a kosztami ustalonymi uwzględnionymi w planie skuteczności działania.

Państwa członkowskie przekazują podmiotom zaproszonym do udziału w konsultacjach tabele sprawozdawcze i informacje wymagane w załączniku VII najpóźniej na trzy tygodnie przed konsultacjami.

4. Państwa członkowskie przekazują Komisji informacje, o których mowa w ust. 2 akapit ostatni i ust. 3 akapit ostatni, w dniu ich przekazania podmiotom zaproszonym do udziału w konsultacjach. Państwa członkowskie informują również Komisję o wynikach konsultacji.

ROZDZIAŁ VI**OBLICZANIE STAWEK JEDNOSTKOWYCH I OPŁAT****Artykuł 25****Obliczanie stawek jednostkowych**

1. Państwa członkowskie obliczają trasowe i terminalowe stawki jednostkowe przed rozpoczęciem każdego roku okresu odniesienia.

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

- a) kosztów ustalonych, wyrażonych w wartościach nominalnych na dany rok, określonych w planie skuteczności działania;
- b) korekt o inflację zgodnie z art. 26;
- c) korekt wynikających z zastosowania mechanizmu podziału ryzyka związanego z ruchem zgodnie z art. 27 ust. 2–5;
- d) korekt wynikających z zastosowania mechanizmu podziału ryzyka związanego z kosztami zgodnie z art. 28 ust. 4–6;
- e) korekt wynikających z zastosowania systemów zachęt finansowych zgodnie z art. 11 ust. 3 i 4;
- f) korekt wynikających z modulacji opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej zgodnie z art. 32;

- g) korekt wynikających ze zmian w ruchu, zgodnie z art. 27 ust. 8;
- h) korekt wynikających ze zmian w ruchu, zgodnie z art. 27 ust. 9;
- i) odliczeń innych przychodów, zgodnie z niniejszym artykułem ust. 3;
- j) finansowania skrośnego między strefami pobierania opłat trasowych lub między strefami pobierania opłat terminalowych, zgodnie z art. 15 ust. 2 lit. e) rozporządzenia nr 550/2004;
- k) korekt z tytułu różnic w przychodach spowodowanych czasowym stosowaniem stawek jednostkowych zgodnie z art. 29 ust. 5;
- l) korekt dotyczących poprzednich okresów odniesienia.

3. Do celów ust. 2 lit. i) następujące przychody instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej uzyskane w roku n odlicza się od kosztów ustalonych jako „inne przychody”:

- a) fundusze publiczne uzyskane od organów publicznych, w tym wsparcie finansowe z unijnych programów pomocy;
- b) przychody z działalności komercyjnej, jeżeli zainteresowane państwo członkowskie lub państwa członkowskie zdecydowały o odliczeniu tych przychodów;
- c) w odniesieniu do terminalowych służb żeglugi powietrznej przychody z kontraktów lub umów zawartych między instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej i operatorami portów lotniczych, jeżeli zainteresowane państwo członkowskie lub państwa członkowskie zdecydowały o odliczeniu tych przychodów.

Jeżeli chodzi o lit. a), fundusze publiczne obejmujące koszty personelu i inne koszty operacyjne odlicza się od kosztów ustalonych nie później niż w roku n+2. Fundusze publiczne obejmujące koszty amortyzacji odlicza się od kosztów ustalonych zgodnie z planem amortyzacji finansowanego składnika aktywów (tj. uwzględniając okres amortyzacji i roczną stawkę amortyzacji). Państwo członkowskie może zdecydować o nieodliczaniu kwoty związanej z kosztami administracyjnymi poniesionymi z tytułu sprawozdawczości dotyczącej umowy finansowania od kosztów ustalonych, jeżeli podstawa kosztowa opłat nie uwzględnia tych kosztów administracyjnych. Podobnie państwo członkowskie może zdecydować o nieodliczeniu od kosztów ustalonych środków publicznych otrzymanych na pokrycie kosztów nieznanymi w czasie sporządzania planu skuteczności działania i w związku z tym nieuwzględnionych w podstawie kosztowej opłat. Użytkowników przestrzeni powietrznej nie można obciążać kosztami pokrytymi z funduszy publicznych.

Jeżeli chodzi o lit. b) i c), przychody, o których mowa w tych literach, odlicza się od kosztów ustalonych nie później niż w roku n+2.

4. Stawki jednostkowe oblicza się w walucie krajowej.

Jeżeli państwa członkowskie zdecydują o ustanowieniu wspólnej strefy pobierania opłat zgodnie z art. 21 ust. 4, stawkę jednostkową oblicza się w jednej walucie, którą może być EUR lub inna waluta krajowa jednego z zainteresowanych państw członkowskich. Zainteresowane państwa członkowskie informują o stosowanej walucie Komisję oraz Centralne Biuro Opłat Trasowych organizacji Eurocontrol.

Artykuł 26

Korekta o inflację

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

W przypadku zastosowania systemu rachunkowości opartego na koncepcji kosztów historycznych koszty ustalone, o których mowa w art. 22 ust. 1 akapit trzeci, oraz koszty ustalone, o których mowa w art. 22 ust. 4 lit. c) i d), nie podlegają korekcie o inflację.

Artykuł 27

Mechanizm podziału ryzyka związanego z ruchem

1. W odniesieniu do systemów zachęt, o których mowa w art. 11 ust. 2, stosuje się mechanizm podziału ryzyka związanego z ruchem. W ramach tego mechanizmu ryzyko zmian w przychodach z powodu odchylenia od prognozy jednostek usługowych uwzględnionej w planie skuteczności działania jest dzielone między instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej i użytkownikami przestrzeni powietrznej, zgodnie z przepisami niniejszego artykułu.

2. Jeżeli w danym roku *n* faktyczna liczba jednostek usługowych odbiega od prognozy uwzględnionej w planie skuteczności działania na rok *n* o nie więcej niż 2 %, dodatkowe przychody są w całości przenoszone na zainteresowaną instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej lub zainteresowane instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, natomiast utracone przychody są w całości pokrywane przez tę instytucję lub te instytucje.

3. Jeżeli w roku *n* faktyczna liczba jednostek usługowych przekroczy prognozę jednostek usługowych uwzględnioną w planie skuteczności działania na rok *n* o ponad 2 %, 70 % dodatkowych przychodów zainteresowanej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej lub zainteresowanych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej przekraczających 2 % różnicy między faktycznymi jednostkami usługowymi a prognozą jest przenoszone na użytkowników przestrzeni powietrznej przez korektę stawek jednostkowych w roku *n*+2.

Jeżeli w roku *n* faktyczna liczba jednostek usługowych wyniesie ponad 2 % poniżej prognozy jednostek usługowych uwzględnionej w planie skuteczności działania na rok *n*, 70 % utraconych przychodów zainteresowanej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej lub zainteresowanych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej przekraczających 2 % różnicy między faktycznymi jednostkami usługowymi a prognozą jest odzyskiwane od użytkowników przestrzeni powietrznej przez korektę stawek jednostkowych w roku *n*+2.

4. Jeżeli w roku *n* faktyczna liczba jednostek usługowych wyniesie mniej niż 90 % prognozy jednostek usługowych uwzględnionej w planie skuteczności działania na rok *n*, kwota przychodów utraconych przez zainteresowaną instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej lub zainteresowane instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej przekraczająca 10 % różnicy między faktycznymi jednostkami usługowymi a prognozą jest odzyskiwana w całości od użytkowników przestrzeni powietrznej przez korektę stawek jednostkowych w roku *n*+2.

Jeżeli w danym roku *n* faktyczna liczba jednostek usługowych przekroczy 110 % prognozy jednostek usługowych uwzględnionej w planie skuteczności działania na rok *n*, dodatkowe przychody zainteresowanej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej lub zainteresowanych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej przekraczające 10 % różnicy między faktycznymi jednostkami usługowymi a prognozą są przenoszone w całości na użytkowników przestrzeni powietrznej przez korektę stawek jednostkowych w roku *n*+2.

5. Krajowe organy nadzoru mogą dostosować wartości parametrów w ramach mechanizmu podziału ryzyka związanego z ruchem, określonego w ust. 2 i 3. Przy dostosowaniu tych wartości krajowe organy nadzoru:

- a) konsultują zamierzone wartości z zainteresowanymi przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej oraz instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej;
- b) zapewniają, aby wynikała z tego ekspozycja instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej na ryzyko nie była mniejsza niż maksymalny przychód obciążony ryzykiem w ramach mechanizmu określonego w ust. 2 i 3;
- c) uwzględniają zróżnicowanie kosztów zapewniania zdolności przepustowej przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej w związku ze zmianą natężenia ruchu.

6. Następujące koszty ustalone nie podlegają przepisom ust. 2–5:

- a) koszty ustalone określone zgodnie z art. 22 ust. 1 akapit trzeci;
- b) koszty ustalone z tytułu służb meteorologicznych;

7. Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania ust. 2–5 koszty ustalone instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, które otrzymały zezwolenie na zapewnianie tych służb bez certyfikacji, zgodnie z art. 7 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 550/2004.

8. Jeżeli chodzi o koszty ustalone, o których mowa w ust. 6 oraz, w stosownych przypadkach, w ust. 7, wszelkie dodatkowe przychody w roku *n* wynikające z różnic między faktycznymi jednostkami usługowymi a prognozą jednostek usługowych uwzględnioną w planie skuteczności działania na ten rok są przenoszone na użytkowników przestrzeni powietrznej, natomiast wszelkie utracone przychody są odzyskiwane od użytkowników przestrzeni powietrznej przez korektę stawek jednostkowych w roku *n*+2.

9. Korekty stawek jednostkowych, o których mowa w art. 25 ust. 2 lit. b), c), d), e), f), g), h), i), j), k) oraz l) nie podlegają przepisom ust. 2–5. Jeżeli chodzi o korekty, o których mowa w art. 25 ust. 2 lit. b), c), d), e), f), g), i), j) oraz k), wszelkie dodatkowe przychody w roku *n* wynikające z różnic między faktyczną liczbą jednostek usługowych a prognozą jednostek usługowych uwzględnioną w planie skuteczności działania na ten rok są przenoszone na użytkowników przestrzeni powietrznej, natomiast wszelkie utracone przychody są odzyskiwane od użytkowników przestrzeni powietrznej przez korektę stawek jednostkowych w roku *n*+2.

Artykuł 28

Mechanizm podziału ryzyka związanego z kosztami

1. W odniesieniu do systemów zachęt, o których mowa w art. 11 ust. 2, stosuje się mechanizm podziału ryzyka związanego z kosztami. W ramach tego mechanizmu różnice między kosztami ustalonymi uwzględnionymi w planie skuteczności działania a kosztami rzeczywistymi dzieli się między instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej i użytkownikami przestrzeni powietrznej, zgodnie z przepisami niniejszego artykułu.

2. Różnice, o których mowa w ust. 1, są dzielone w następujący sposób:
- a) jeżeli w całym okresie odniesienia koszty rzeczywiste są niższe od kosztów ustalonych, różnicę w całości zatrzymuje zainteresowana instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej lub zainteresowane państwo członkowskie;
 - b) jeżeli w całym okresie odniesienia koszty rzeczywiste przekraczają koszty ustalone, różnicę w całości pokrywa zainteresowana instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej lub zainteresowane państwo członkowskie.
3. Ustępu 2 nie stosuje się, jeżeli różnice między kosztami ustalonymi a kosztami rzeczywistymi wynikają z co najmniej jednej z następujących zmian:
- a) nieprzewidzianych zmian w kosztach nowych i trwających inwestycji;
 - b) nieprzewidzianych zmian w kosztach, o których mowa w art. 22 ust. 1 akapit trzeci;
 - c) nieprzewidzianych i istotnych zmian w kosztach emerytur określonych zgodnie z art. 22 ust. 4, wynikających z nieprzewidzianych zmian krajowych przepisów emerytalnych i przepisów rachunkowych dotyczących składek emerytalnych lub nieprzewidzianych zmian warunków na rynkach finansowych, pod warunkiem że instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej nie ma wpływu na takie zmiany w kosztach emerytur oraz, że w przypadku wzrostu kosztów instytucja ta zastosowała uzasadnione środki reagowania na wzrost kosztów w trakcie okresu odniesienia;
 - d) nieprzewidzianych i istotnych zmian w kosztach wynikających z nieprzewidzianych zmian stóp procentowych kredytów, z których finansuje się koszty zapewniania służb żeglugi powietrznej, pod warunkiem że instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej nie ma wpływu na takie zmiany w kosztach oraz, że w przypadku wzrostu kosztów instytucja ta zastosowała uzasadnione środki reagowania na wzrost kosztów w trakcie okresu odniesienia;
 - e) nieprzewidzianych i istotnych zmian kosztów wynikających z nieprzewidywalnych zmian w krajowym prawie podatkowym lub pojawienia się innych nieprzewidzianych nowych pozycji kosztowych nieuwzględnionych w planie skuteczności działania, ale wymaganych przepisami prawa.

Koszty ustalone związane z kosztami, o których mowa w niniejszym ustępie, określa się i kategoryzuje w planie skuteczności działania zgodnie z załącznikiem II pkt 3.3 lit. h).

Różnice między kosztami ustalonymi a kosztami rzeczywistymi, o których mowa w niniejszym ustępie, określa się i wyjaśnia co roku zgodnie z załącznikiem VII i załącznikiem IX.

4. Jeżeli chodzi o nieprzewidziane zmiany w kosztach, o których mowa w ust. 3 lit. a), różnice między kosztami ustalonymi a kosztami rzeczywistymi dzieli się w następujący sposób:
- a) jeżeli w danym roku kalendarzowym lub w całym okresie odniesienia koszty rzeczywiste są niższe od kosztów ustalonych, zainteresowana instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej lub zainteresowane państwo członkowskie zwraca różnicę użytkownikom przestrzeni powietrznej przez zmniejszenie stawki jednostkowej w roku $n+2$ lub w następnym okresie odniesienia, chyba że w oparciu o szczegółowe uzasadnienie przedstawione przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej krajowy organ nadzoru zdecyduje, po konsultacji z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej, że instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej nie będzie dokonywać zwrotu części różnicy;
 - b) jeżeli w danym roku kalendarzowym lub w całym okresie odniesienia koszty rzeczywiste przekraczają koszty ustalone o nie więcej niż 5 %, państwa członkowskie mogą zdecydować, że zainteresowana instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej lub zainteresowane państwo członkowskie odzyska tę różnicę od użytkowników przestrzeni powietrznej przez zwiększenie stawki jednostkowej w roku $n+2$ lub w następnym okresie odniesienia, z zastrzeżeniem zatwierdzenia przez krajowy organ nadzoru szczegółowego uzasadnienia przedstawionego przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej w szczególności w odniesieniu do konieczności zwiększenia przepustowości oraz po konsultacji z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej.

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

5. Jeżeli chodzi o nieprzewidziane zmiany w kosztach, o których mowa w ust. 3 lit. b), różnice między kosztami ustalonymi a kosztami rzeczywistymi dzieli się w następujący sposób:
- a) jeżeli w danym roku kalendarzowym koszty rzeczywiste są niższe od kosztów ustalonych określonych na ten rok kalendarzowy, państwa członkowskie zwracają różnicę użytkownikom przestrzeni powietrznej przez zmniejszenie stawki jednostkowej w roku $n+2$;

- b) jeżeli w danym roku kalendarzowym koszty rzeczywiste przekraczają koszty ustalone określone na ten rok kalendarzowy, państwa członkowskie odzyskują różnicę od użytkowników przestrzeni powietrznej przez zwiększenie stawki jednostkowej w roku $n+2$.
6. Jeżeli chodzi o nieprzewidziane zmiany w kosztach, o których mowa w ust. 3 lit. c), d) i e), różnice między kosztami ustalonymi a kosztami rzeczywistymi dzieli się w następujący sposób:
- a) jeżeli w danym roku kalendarzowym lub w całym okresie odniesienia koszty rzeczywiste są niższe od kosztów ustalonych, zainteresowana instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej lub zainteresowane państwo członkowskie zwraca różnicę użytkownikom przestrzeni powietrznej przez zmniejszenie stawki jednostkowej w roku $n+2$, w następnym okresie odniesienia lub w następnych dwóch okresach odniesienia w przypadku gdy kwoty, które podlegają zwrotowi, mają nieproporcjonalnie duży wpływ na stawkę jednostkową;
- b) jeżeli w danym roku kalendarzowym lub w całym okresie odniesienia koszty rzeczywiste przekraczają koszty ustalone, państwa członkowskie mogą zdecydować, że zainteresowana instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej lub zainteresowane państwo członkowskie odzyska tę różnicę od użytkowników przestrzeni powietrznej przez zwiększenie stawki jednostkowej w roku $n+2$, w następnym okresie odniesienia lub w następnych dwóch okresach odniesienia w przypadku gdy kwoty, które podlegają zwrotowi, mają nieproporcjonalnie duży wpływ na stawkę jednostkową.
7. Krajowe organy nadzoru weryfikują corocznie, czy instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej prawidłowo stosują przepisy niniejszego artykułu. Do dnia 1 września roku $n+1$ krajowe organy nadzoru sporządzają sprawozdanie dotyczące zmian w kosztach, o których mowa w ust. 3 i które miały miejsce w roku n . Sprawozdanie podlega konsultacjom z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej.

Krajowe organy nadzoru uwzględniają ponadto w sprawozdaniu, które ma być złożone do dnia 1 września roku następującego po ostatnim roku okresu odniesienia, bilans nieprzewidzianych zmian w kosztach, o których mowa w ust. 3 lit. a), c), d) i e) za cały okres odniesienia.

Artykuł 29

Ustalanie stawek jednostkowych dla stref pobierania opłat

1. Państwa członkowskie corocznie ustalają stawkę jednostkową dla każdej strefy pobierania opłat zgodnie z art. 25. Nie naruszając przepisów ust. 3, stawek jednostkowych nie zmienia się w ciągu roku.
2. Państwa członkowskie ustalają stawkę jednostkową na rok n dla każdej strefy pobierania opłat zgodnie z następującymi wymogami:
 - a) w imieniu odpowiednich państw członkowskich ich krajowe organy nadzoru przedkładają Komisji i Centralnemu Biuru Opłat Trasowych organizacji Eurocontrol obliczoną stawkę jednostkową do dnia 1 czerwca roku $n-1$. Przekazane informacje obejmują tabele sprawozdawcze i dodatkowe informacje określone w załączniku VII i w załączniku IX;
 - b) w razie potrzeby do dnia 1 listopada roku $n-1$ krajowe organy nadzoru aktualizują obliczoną stawkę jednostkową, o której mowa w lit. a), po konsultacji z użytkownikami przestrzeni powietrznej. W imieniu swoich państw członkowskich przedkładają one Komisji i Centralnemu Biuru Opłat Trasowych organizacji Eurocontrol tę obliczoną zaktualizowaną stawkę jednostkową najpóźniej do dnia 1 listopada roku $n-1$;
 - c) państwa członkowskie ustalają stawkę jednostkową na rok n najpóźniej do dnia 20 grudnia roku $n-1$ oraz informują o niej Komisję i Centralne Biuro Opłat Trasowych organizacji Eurocontrol.
3. Komisja weryfikuje, czy stawki jednostkowe, o których mowa w ust. 2, obliczono zgodnie z wymogami określonymi w art. 25 ust. 2.

Jeżeli Komisja stwierdzi, że dana stawka jednostkowa nie jest zgodna z wymogami określonymi w art. 25 ust. 2, informuje ona o tym zainteresowane państwo członkowskie i wzywa je do przedłożenia skorygowanej stawki jednostkowej.

Jeżeli Komisja stwierdzi, że skorygowaną stawkę jednostkową obliczono zgodnie z wymogami określonymi w art. 25 ust. 2, informuje o tym zainteresowane państwo członkowskie.

4. Jeżeli z uwagi na czas niezbędny do zakończenia procedury, o której mowa w ust. 3, korekty stawki jednostkowej na rok n dokonano po rozpoczęciu roku, którego ona dotyczy, i korekta ta powoduje różnicę w przychodach, korekty stawki jednostkowej dokonuje się w następujący sposób:
 - a) pierwszej korekty stawki jednostkowej dokonuje się w roku następującym po roku, którego ona dotyczy; oraz
 - b) ostatecznej korekty stawki jednostkowej dokonuje się dwa lata po tym roku.

5. Jeżeli przed rozpoczęciem okresu odniesienia państwa członkowskie nie przyjęły planu skuteczności działania lub jeżeli w trakcie okresu odniesienia dokonano korekty planu skuteczności działania zgodnie z art. 18, w razie potrzeby ponownie oblicza się stawki jednostkowe i stosuje je tak szybko, jak to możliwe 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. Przepisy art. 27 i 28 stosuje się w oparciu o przyjęty plan skuteczności działania i obowiązują one wstecznie od pierwszego dnia okresu odniesienia.

Jeżeli w trakcie okresu odniesienia dokonano korekty planu skuteczności działania zgodnie z art. 18, 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. Przepisy art. 27 i 28 stosuje się w oparciu o przyjęty skorygowany plan skuteczności działania i obowiązują one wstecznie od pierwszego dnia roku, którego dotyczy skorygowany plan skuteczności działania.

6. W drodze odstępstwa od art. 25 ust. 2 państwa członkowskie mogą zdecydować o ustaleniu stawki jednostkowej, o której mowa w ust. 1, na poziomie niższym niż stawka jednostkowa obliczona zgodnie z art. 25 ust. 2. W takim przypadku uwzględniają one wspomnianą niższą stawkę jednostkową w tabelach sprawozdawczych dotyczących obliczania stawek jednostkowych zgodnie ze wzorem w załączniku IX tabela 2. Powstałe różnice w przychodach nie odzyskuje się od użytkowników przestrzeni powietrznej.

Artykuł 30

Przejrzystość stawek jednostkowych

1. Do dnia 1 sierpnia każdego roku państwa członkowskie konsultują się w skoordynowany sposób z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej oraz w stosownych przypadkach, operatorami portów lotniczych i koordynatorami portów lotniczych w sprawie istotnych elementów dotyczących wdrożenia niniejszego rozporządzenia, o których mowa w załączniku XII pkt 2. Wspomniane konsultacje można przeprowadzić wraz z konsultacjami, o których mowa w art. 24 ust. 3.

Państwa członkowskie przekazują podmiotom zaproszonym do udziału w konsultacjach tabele sprawozdawcze i informacje wymagane w załączniku IX najpóźniej na trzy tygodnie przed konsultacjami.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji informacje, o których mowa w ust. 1 akapit drugi, w dniu ich przekazania podmiotom biorącym udział w konsultacjach. Państwa członkowskie informują Komisję o wynikach konsultacji.

Artykuł 31

Obliczanie opłat

1. Opłata trasowa za dany lot w określonej strefie pobierania tej opłaty równa jest iloczynowi stawki jednostkowej ustalonej dla tej strefy pobierania opłat trasowych oraz liczby trasowych jednostek usługowych dla tego lotu.

2. Opłata terminalowa za dany lot w określonej strefie pobierania tej opłaty równa jest iloczynowi stawki jednostkowej ustalonej dla tej strefy pobierania opłat terminalowych oraz liczby terminalowych jednostek usługowych dla tego lotu.

Do celów obliczania opłat terminalowych podejście i odlot traktuje się jak jeden lot. Jednostką obliczeniową jest lot przylatujący lub lot odlatujący.

3. Państwa członkowskie zwalniają z opłat trasowych:

- loty wykonywane przez statki powietrzne, których maksymalna dopuszczalna masa startowa wynosi mniej niż dwie tony metryczne;
- loty mieszane VFR/IFR w strefach pobierania opłat, w których są one wykonywane wyłącznie na podstawie przepisów wykonywania lotu z widocznością i gdzie nie pobiera się opłat trasowych od lotów VFR;

- c) loty wykonywane wyłącznie na potrzeby przewozu urzędujących monarchów i członków ich najbliższej rodziny, głów państw, szefów rządów oraz ministrów w ramach podróży oficjalnych, o ile odpowiednim oznaczeniem statusu lub uwagą w planie lotu uzasadniono, że dany lot wykonuje się wyłącznie w tym celu;
 - d) loty poszukiwawcze i ratownicze dopuszczone przez odpowiedni właściwy organ.
4. Państwa członkowskie mogą zwolnić z opłat trasowych:
- a) loty wojskowe wykonywane przez statki powietrzne państwa członkowskiego lub dowolnego państwa trzeciego;
 - b) loty szkoleniowe wykonywane wyłącznie w przestrzeni powietrznej danego państwa członkowskiego oraz w celu uzyskania licencji lub odpowiedniego uprawnienia w przypadku załogi lotniczej, o ile odpowiednią uwagą w planie lotu uzasadniono, że dany lot wykonuje się wyłącznie w tym celu;
 - 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;
 - d) loty kończące się w porcie lotniczym, z którego dany statek powietrzny wystartował, w czasie których nie wykonywano żadnych międzylądowań;
 - e) loty VFR;
 - f) loty z pomocą humanitarną dopuszczone przez odpowiedni właściwy organ;
 - g) loty służb celnych i policji.
5. Państwa członkowskie mogą zwolnić z opłat terminalowych loty, o których mowa w ust. 3 i 4.
6. Państwa członkowskie pokrywają koszty służb zapewnionych lotom zwolnionym z opłat trasowych lub terminalowych zgodnie z ust. 3, 4 lub 5 przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej.

Artykuł 32

Modulacja opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej

1. Państwa członkowskie mogą – na niedyskryminacyjnych i przejrzystych zasadach – dokonywać modulacji opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej ponoszonych przez użytkowników przestrzeni powietrznej, aby uwzględnić:
- a) optymalizację wykorzystania służb żeglugi powietrznej;
 - b) ograniczenie skutków oddziaływania lotnictwa na środowisko;
 - c) obniżenie poziomu zagęszczenia sieci w określonym obszarze lub na określonej trasie w określonych porach;
 - d) przyspieszenie wdrażania funkcji SESAR ATM w oczekiwaniu na termin określony w ramach wspólnych projektów, o których mowa w art. 15a ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 550/2004, w szczególności w celu zachęcania do wyposażania statków powietrznych w systemy objęte tymi wspólnymi projektami.

Państwa członkowskie dopilnowują, aby modulacja opłat w odniesieniu do niniejszego ustępu lit. a)–c) nie prowadziła do jakiegokolwiek ogólnej zmiany w rocznych przychodach instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej w porównaniu z sytuacją, w której opłaty nie podlegałyby modulacji. Kwoty odzyskane z nadwyżką lub niecałkowicie skutkują korektą stawki jednostkowej w roku $n+2$.

2. Modulację opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej stosuje się w odniesieniu do opłat trasowych lub opłat terminalowych bądź w odniesieniu do tych obu rodzajów opłat.

Przed wprowadzeniem modulacji opłat państwa członkowskie konsultują zamierzoną modulację z zainteresowanymi przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej i instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej.

3. Krajowe organy nadzoru monitorują właściwe wdrożenie przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej modulacji opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej i przekazują sprawozdania zgodnie z art. 37 ust. 1.

Artykuł 33

Pobieranie opłat

1. Państwa członkowskie mogą pobierać opłaty w formie jednej opłaty za lot. Jeżeli opłaty są fakturowane i pobierane na poziomie regionalnym, walutą rozrachunkową może być EUR, a do danej stawki jednostkowej można doliczyć administracyjną stawkę jednostkową z tytułu kosztów fakturowania i pobierania opłat.

2. Państwa członkowskie zapewniają przeznaczenie kwot pobranych w ich imieniu na finansowanie kosztów ustalonych zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia.
3. Użytkownicy przestrzeni powietrznej bezzwłocznie uiszczają pełną kwotę wszystkich opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej należnych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
4. Państwa członkowskie zapewniają w razie konieczności stosowanie skutecznych i proporcjonalnych środków egzekucyjnych na potrzeby pobierania opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej. Środki te mogą obejmować odmowę zapewnienia służb, zatrzymanie statku powietrznego lub inne środki egzekucyjne zgodne z przepisami danego państwa członkowskiego.

ROZDZIAŁ VII

PRZEPISY SZCZEGÓLNE

Artykuł 34

Uproszczony system opłat

1. Z zastrzeżeniem warunków określonych w ust. 2 państwa członkowskie mogą zdecydować o ustanowieniu i stosowaniu uproszczonego systemu opłat przez cały czas trwania okresu odniesienia w odniesieniu do:
 - a) co najmniej jednej strefy pobierania opłat trasowych i co najmniej jednej strefy pobierania opłat terminalowych;
 - b) co najmniej jednej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej w strefie lub strefach pobierania opłat, o których mowa w lit. a).
2. Państwa członkowskie mogą zdecydować o ustanowieniu i stosowaniu uproszczonego systemu opłat, o którym mowa w ust. 1, tylko wtedy, gdy spełnione są wszystkie następujące warunki:
 - a) w decyzji Komisji przyjętej na podstawie art. 14 ust. 2, art. 15 ust. 2 lub art. 15 ust. 4 potwierdzono zgodność docelowych parametrów skuteczności działania ustalonych przez państwo członkowskie w projekcie planu skuteczności działania, o którym mowa w art. 12, z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania;
 - b) w ciągu trzech lat poprzedzających przyjęcie projektu planu skuteczności działania, o którym mowa w art. 12, zrealizowano docelowe parametry skuteczności działania w kluczowych obszarach skuteczności działania dotyczących bezpieczeństwa, przepustowości i ochrony środowiska;
 - c) plan skuteczności działania obejmuje system zachęt dotyczący docelowych parametrów przepustowości, jak wymaga tego art. 11;
 - d) przeprowadzono konsultacje z zainteresowanymi instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej i użytkownikami przestrzeni powietrznej w sprawie zamierzonej decyzji, z których wynika, że użytkownicy przestrzeni powietrznej reprezentujący co najmniej 65 % lotów IFR obsługiwanych w przestrzeni powietrznej, w której za zapewnianie służb żeglugi powietrznej odpowiadają zainteresowane państwo członkowskie lub państwa członkowskie, zgadzają się z zamierzoną decyzją.
3. Jeżeli państwa członkowskie zdecydują o ustanowieniu i stosowaniu uproszczonego systemu opłat na podstawie ust. 2, nie stosują one:
 - a) mechanizmu podziału ryzyka związanego z ruchem, o którym mowa w art. 11 ust. 2 i art. 27. Z uwagi na niestosowanie tego mechanizmu ryzyko związane z ruchem ponosi zatem w całości instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej;
 - b) przepisów art. 28 ust. 4–6 dotyczących mechanizmu podziału ryzyka związanego z kosztami;
 - c) kwot odzyskanych z nadwyżką lub niecałkowicie, wynikających z modulacji opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej dokonanej na podstawie z art. 32;Wszelkie przeniesienia z lat poprzedzających okres odniesienia, do których stosuje się uproszczony system opłat, są nadal uwzględniane przy obliczaniu stawek jednostkowych.
4. Jeżeli państwa członkowskie zdecydują o ustanowieniu i stosowaniu uproszczonego systemu opłat na podstawie ust. 2, odnotowują i uzasadniają swoją decyzję w planie skuteczności działania, zgodnie z załącznikiem II pkt 1.7.

Artykuł 35

Terminalowe służby żeglugi powietrznej, służby CNS, MET oraz AIS, a także służby danych zarządzania ruchem lotniczym zapewniana na warunkach rynkowych

1. Z zastrzeżeniem przepisów niniejszego artykułu państwa członkowskie mogą zdecydować, przed okresem odniesienia lub w jego trakcie, o zapewnianiu niektórych lub wszystkich terminalowych służb żeglugi powietrznej, służb CNS, MET oraz AIS, a także służb danych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) w ich strefach pobierania opłat ustanowionych zgodnie z art. 21, na warunkach rynkowych.

2. Jeżeli państwo członkowskie lub państwa członkowskie zdecydują o stosowaniu ust. 1, w kolejnym okresie odniesienia lub, w zależności od przypadku, w pozostałym czasie trwania okresu odniesienia, a także w odniesieniu do przedmiotowych służb, państwa te:

- a) nie stosują docelowych parametrów efektywności kosztowej, w tym nie określają kosztów ustalonych w odniesieniu do kluczowych wskaźników skuteczności działania, o których mowa w załączniku I sekcja 2 pkt 4.1;
- b) nie stosują mechanizmu podziału ryzyka związanego z ruchem ani mechanizmu podziału ryzyka związanego z kosztami, zgodnie z art. 27 i 28;
- c) nie ustalają zachęt finansowych w kluczowych obszarach skuteczności działania dotyczących przepustowości i ochrony środowiska zgodnie z art. 11;
- d) nie obliczają opłat terminalowych zgodnie z art. 31 ust. 2;
- e) nie ustalają terminalowych stawek jednostkowych zgodnie z art. 29;
- f) nie podlegają wymogom konsultacyjnym określonym w art. 24 ust. 3.

Przepisy lit. d)–f) stosuje się jedynie do terminalowych służb żeglugi powietrznej.

Jeżeli w trakcie okresu odniesienia państwo członkowskie zdecyduje o stosowaniu ust. 1, dokonuje ono również korekty swojego planu skuteczności działania zgodnie z art. 18 ust. 1 w odniesieniu do przedmiotowych służb.

3. Państwo członkowskie decyduje o stosowaniu ust. 1 dopiero po wykonaniu wszystkich następujących kroków:

- a) jego krajowy organ nadzoru stwierdził, na podstawie szczegółowej oceny dokonanej zgodnie z warunkami określonymi w załączniku X, że przedmiotowe służby są zapewniane na warunkach rynkowych;
- b) organ ten skonsultował się z zainteresowanymi przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej w sprawie zamierzonej decyzji i w sprawie wspomnianej oceny oraz, w stosownych przypadkach, uwzględnił ich uwagi;
- c) organ ten udostępnił publicznie swoją zamierzoną decyzję i wspomnianą ocenę;
- d) organ ten przedłożył Komisji swoją zamierzoną decyzję i wspomnianą ocenę oraz otrzymał zgodę Komisji.

Jeżeli chodzi o lit. d), państwo członkowskie przedkłada wspomnianą ocenę nie później niż 12 miesięcy przed rozpoczęciem okresu odniesienia lub, jeżeli oceny dokonano w trakcie okresu odniesienia, bez zbędnej zwłoki po zakończeniu oceny. Komisja informuje zainteresowane państwo członkowskie o tym, czy zgadza się, że oceny dokonano zgodnie z warunkami określonymi w załączniku X. Odbywa się to bez zbędnej zwłoki ze strony Komisji. W razie konieczności Komisja występuje do zainteresowanego państwa członkowskiego o dodatkowe informacje, które to informacje państwo członkowskie przedstawia bez zbędnej zwłoki.

4. Jeżeli państwo członkowskie zdecyduje o stosowaniu ust. 1, jego krajowy organ nadzoru ocenia regularnie, czy warunki określone w załączniku X są nadal spełnione.

Jeżeli krajowy organ nadzoru stwierdzi, że wspomniane warunki nie są już spełniane, państwo członkowskie odwołuje bez zbędnej zwłoki swoją decyzję po zakończeniu działań określonych w ust. 3 lit. b)–d).

Po takim odwołaniu decyzji, w zależności od przypadku w kolejnym okresie odniesienia lub przez pozostałą część okresu odniesienia, państwo członkowskie nie stosuje w odniesieniu do przedmiotowych służb zwolnień wymienionych w ust. 2 akapit pierwszy. Jeżeli odwołanie decyzji następuje w trakcie okresu odniesienia, zainteresowane państwo członkowskie dokonuje również korekty swojego planu skuteczności działania zgodnie z art. 18 ust. 1.

5. Jeżeli służby w odniesieniu do których stosuje się ust. 1 są zapewniane we wspólnej strefie pobierania opłat ustanowionej zgodnie z art. 21 ust. 4, zainteresowane państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o zapewnianiu niektórych lub wszystkich przedmiotowych służb na warunkach rynkowych tylko łącznie. W takim przypadku zapewniają one łącznie przestrzeganie wymogów niniejszego artykułu.

6. Jeżeli państwo członkowskie zdecyduje o stosowaniu ust. 1, w pierwszym roku każdego okresu odniesienia przedkłada Komisji informacje określone w załączniku XI. Komisja nie podaje tych informacji do wiadomości publicznej.

ROZDZIAŁ VIII

UDOSTĘPNIANIE, MONITOROWANIE I PUBLIKACJA INFORMACJI

Artykuł 36

Udostępnianie informacji

1. Do celów monitorowania zgodnie z art. 37 krajowe organy nadzoru, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, operatorzy portów lotniczych, koordynatorzy portów lotniczych, użytkownicy przestrzeni powietrznej i menedżer sieci przekazują Komisji dane, o których mowa w załączniku VI, zgodnie z określonymi w tym załączniku szczególnymi wymogami mającymi zastosowanie do poszczególnych podmiotów. Dane przekazuje się bezpłatnie w formie elektronicznej.

Niniejszy artykuł stosuje się wyłącznie do tych użytkowników przestrzeni powietrznej, którzy wykonują w europejskiej przestrzeni powietrznej ponad 35 000 lotów rocznie, obliczonych jako średnia z trzech poprzednich lat.

2. Jeżeli podmioty, o których mowa w ust. 1, przekazały już organizacji Eurocontrol lub Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego niektóre lub wszystkie wspomniane dane, nie wymaga się od nich przekazania tych danych Komisji, pod warunkiem że poinformują Komisję o danych, które już przekazały, o terminie ich przekazania oraz wskażą, czy przekazały je organizacji Eurocontrol, czy Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.

3. Każdy z podmiotów, o których mowa w ust. 1, podejmuje działania niezbędne do zapewnienia jakości, zatwierdzenia i terminowego przesłania danych przekazywanych zgodnie z ust. 1. Na wniosek Komisji przekazują one informacje dotyczące kontroli jakości i procesów zatwierdzających w odniesieniu do tych danych.

Artykuł 37

Monitorowanie i sprawozdawczość

1. Krajowe organy nadzoru monitorują skuteczność działania służb żeglugi powietrznej zapewnianych w przestrzeni powietrznej pozostającej w ich kompetencjach, w celu dokonania oceny, czy zrealizowano docelowe parametry skuteczności działania uwzględnione w planach skuteczności działania.

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

Nie później niż w dniu 1 czerwca każdego roku krajowe organy nadzoru przekazują Komisji sprawozdanie za poprzedni rok dotyczące wyników monitorowania, o którym mowa w akapicie pierwszym.

2. Komisja monitoruje skuteczność działania funkcji sieciowych i ocenia, czy zrealizowano docelowe parametry skuteczności działania uwzględnione w planie skuteczności działania sieci.

Jeżeli Komisja stwierdzi, że docelowe parametry skuteczności działania uwzględnione planie skuteczności działania sieci nie zostały zrealizowane lub mogą nie zostać zrealizowane, zwraca się do menedżera sieci z wnioskiem o określenie odpowiednich działań zaradczych służących realizacji docelowych parametrów. Menedżer sieci informuje bez zbędnej zwłoki Komisję o tych działaniach.

3. Na podstawie sprawozdań, o których mowa w ust. 1 akapit ostatni, własnych działań monitorujących, o których mowa w ust. 2, oraz analizy danych otrzymanych zgodnie z art. 36 ust. 1 Komisja monitoruje skuteczność zapewniania służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych oraz dokonuje regularnych ocen realizacji docelowych parametrów skuteczności działania. Komisja informuje państwa członkowskie o swoich działaniach w zakresie monitorowania co najmniej raz w roku.

Artykuł 38

Publikacja

1. Państwa członkowskie udostępniają publicznie, w szczególności w formie elektronicznej, następujące informacje:

- a) wszelkie decyzje, które podjęły na podstawie art. 1 ust. 4 i 5;
- b) wszelkie decyzje, które podjęły na podstawie art. 35 ust. 3 lit. c);
- c) swoje projekty planów skuteczności działania, o których mowa w art. 12;
- d) przyjęte przez siebie plany skuteczności działania, o których mowa w art. 16;
- e) swoje tabele sprawozdawcze, o których mowa w art. 24, 29 i 30.

2. Menedżer sieci udostępnia publicznie, w szczególności w formie elektronicznej, następujące informacje:

- a) projekt planu skuteczności działania sieci, o którym mowa w art. 19 ust. 1;
- b) przyjęty plan skuteczności działania sieci, o którym mowa w art. 19 ust. 3.

3. Komisja udostępnia publicznie, w szczególności w formie elektronicznej, sprawozdania i towarzyszące im materiały sporządzone przez organ weryfikujący skuteczność działania, dotyczące pomocy udzielonej przez ten organ zgodnie z art. 3.

ROZDZIAŁ IX

PRZEPISY KOŃCOWE*Artykuł 39***Uzasadnienie i odwołanie od decyzji krajowych**

Państwa członkowskie zapewniają, aby decyzje podjęte na podstawie niniejszego rozporządzenia przez ich właściwe organy krajowe były należycie uzasadnione i podlegały skutecznemu odwołaniu na drodze sądowej zgodnie z prawem krajowym.

*Artykuł 40***Uchylenie**

Rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 390/2013 i (UE) nr 391/2013 tracą moc z dniem 1 stycznia 2020 r. Rozporządzenia te stosuje się jednak nadal do celów wdrażania systemów skuteczności działania i opłat dotyczących drugiego okresu odniesienia.

*Artykuł 41***Wejście w życie**

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 11 lutego 2019 r.

W imieniu Komisji

Jean-Claude JUNCKER

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

KLUCZOWE WSKAŹNIKI SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA (KPI) NA POTRZEBY USTALANIA DOCELOWYCH PARAMETRÓW I WSKAŹNIKI DO CELÓW MONITOROWANIA

SEKCJA 1

KPI na potrzeby ustalania ogólnounijnych docelowych parametrów i wskaźniki do celów monitorowania na szczeblu unijnym**1. BEZPIECZEŃSTWO****1.1. Kluczowe wskaźniki skuteczności działania**

Minimalny poziom skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, jaki mają osiągnąć instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej uprawnione do świadczenia usług związanych ze służbami ruchu lotniczego. Przy pomocy KPI mierzy się poziom wdrożenia następujących celów zarządzania bezpieczeństwem:

- a) polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa;
- b) zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa;
- c) zapewnienie bezpieczeństwa;
- d) promowanie bezpieczeństwa;
- e) kultura bezpieczeństwa.

1.2. Wskaźniki monitorowania

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

2. ŚRODOWISKO**2.1. Kluczowe wskaźniki skuteczności działania**

Ten KPI mierzy przeciętną horyzontalną efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii, obliczaną w następujący sposób:

- a) wskaźnik ten odpowiada stosunkowi długości odcinka faktycznej trajektorii na trasie (wg danych uzyskanych w wyniku nadzoru) do długości przebytego odcinka, zsumowanemu dla lotów IFR odbywających się w granicach lub przekraczających granice przestrzeni powietrznej, określonej w art. 1 i zwanej dalej „europejską przestrzenią powietrzną”;
- b) „część na trasie” odnosi się do odległości przebytej poza okręgiem 40 mil morskich wokół portów lotniczych;
- c) jeżeli lot rozpoczyna się lub kończy w porcie lotniczym poza europejską przestrzenią powietrzną, do obliczania tego wskaźnika jako miejsce startu lub lądowania zamiast portu lotniczego wyjścia lub docelowego portu lotniczego uwzględnia się odpowiednio punkt wejścia i wyjścia lotu do i poza granice każdej części przestrzeni powietrznej;
- d) jeżeli lot rozpoczyna się i kończy w porcie lotniczym w granicach europejskiej przestrzeni powietrznej i przekracza pozaeuropejską przestrzeń powietrzną, do obliczania tego wskaźnika uwzględnia się tylko część lotu w granicach europejskiej przestrzeni powietrznej;
- e) „długość przebytego odcinka” to funkcja położenia punktów wejścia i wyjścia lotu do i poza granice każdej części przestrzeni powietrznej dla wszystkich odcinków trajektorii. Długość przebytego odcinka odpowiada udziałowi tych punktów w odległości po ortodromie między miejscem startu a lądowania danego lotu;
- f) wskaźnik ten oblicza się dla całego roku kalendarzowego i dla każdego roku okresu odniesienia w postaci wartości średniej. Przy obliczaniu tej średniej wyłącza się dziesięć najwyższych wartości dziennych i dziesięć najniższych wartości dziennych.

2.2. Wskaźniki monitorowania

- a) Przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla trajektorii z ostatniego złożonego planu lotu, obliczona w następujący sposób:
 - (i) różnica między długością odcinka na trasie trajektorii z ostatniego złożonego planu lotu a odpowiadającym jej odcinkiem odległości po ortodromie, zsumowana dla wszystkich lotów IFR odbywających się w granicach lub przekraczających granice europejskiej przestrzeni powietrznej;

- (ii) „część na trasie” odnosi się do odległości przebytej poza okręgiem 40 mil morskich wokół portów lotniczych;
 - (iii) jeżeli lot rozpoczyna się lub kończy w porcie lotniczym poza europejską przestrzenią powietrzną, do obliczania tego wskaźnika jako miejsce startu lub lądowania zamiast portu lotniczego wyjścia lub docelowego portu lotniczego uwzględnia się odpowiednio punkt wejścia i wyjścia lotu do i poza granice każdej części przestrzeni powietrznej;
 - (iv) jeżeli lot rozpoczyna się i kończy w porcie lotniczym w granicach europejskiej przestrzeni powietrznej i przekracza pozaeuropejską przestrzeń powietrzną, do obliczania tego wskaźnika uwzględnia się tylko część lotu w granicach europejskiej przestrzeni powietrznej.
 - (v) wskaźnik ten oblicza się dla całego roku kalendarzowego i dla każdego roku okresu odniesienia w postaci wartości średniej. Przy obliczaniu tej średniej wyłącza się dziesięć najwyższych wartości dziennych i dziesięć najniższych wartości dziennych.
- b) Przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla najkrótszej ograniczonej trajektorii, określona w następujący sposób:
- (i) wskaźnik ten odpowiada różnicy między długością odcinka po trasie najkrótszej ograniczonej trasy dostępnej do planowania lotu, obliczonej za pomocą algorytmów wyszukiwania ścieżek i systemów zatwierdzania planu lotu menedżera sieci, mierzonej między punktami wyjścia i wejścia dwóch rejonów kontrolowanych lotniska, a odpowiadającym jej odcinkiem odległości po ortodromie, zsumowanej dla wszystkich lotów IFR odbywających się w granicach lub przekraczających granice europejskiej przestrzeni powietrznej;
 - (ii) wskaźnik ten uwzględnia ograniczenia przestrzeni powietrznej w dniach, kiedy prowadzone są działania wojskowe oraz w pozostałych dniach, opublikowane w dokumencie określającym dostępność trasy wydanym przez menedżera sieci oraz faktyczny status tras warunkowych w momencie złożenia ostatniego planu lotu;
 - (iii) „część na trasie” odnosi się do części poza okręgiem 40 mil morskich wokół portów lotniczych;
 - (iv) jeżeli lot rozpoczyna się lub kończy w porcie lotniczym poza europejską przestrzenią powietrzną, do obliczania tego wskaźnika jako miejsce startu lub lądowania zamiast portu lotniczego wyjścia lub docelowego portu lotniczego uwzględnia się odpowiednio punkt wejścia i wyjścia lotu do i poza granice każdej części przestrzeni powietrznej;
 - (v) jeżeli lot rozpoczyna się i kończy w porcie lotniczym w granicach europejskiej przestrzeni powietrznej i przekracza pozaeuropejską przestrzeń powietrzną, do obliczania tego wskaźnika uwzględnia się tylko część lotu w granicach europejskiej przestrzeni powietrznej;
 - (vi) wskaźnik ten oblicza się dla całego roku kalendarzowego i dla każdego roku okresu odniesienia w postaci wartości średniej. Przy obliczaniu tej średniej wyłącza się dziesięć najwyższych wartości dziennych i dziesięć najniższych wartości dziennych.
- (c) Skuteczne korzystanie z zarezerwowanej lub wydzielonej przestrzeni powietrznej obliczane jako stosunek między pierwotnie wnioskowanym przydzielonym czasem na potrzeby rezerwacji lub wydzielaniem od ogólnego ruchu lotniczego a przydzielonym czasem ostatecznie wykorzystanym na potrzeby działań wymagających tego rodzaju wydzielenia lub rezerwacji. Wskaźnik obliczany jest dla wszystkich przydziałów przestrzeni powietrznej zgłoszonych menedżerowi sieci.
- (d) Wskaźnik planowania ogólnego ruchu lotniczego z wykorzystaniem dostępnych struktur przestrzeni powietrznej, w tym zarezerwowanej lub wydzielonej przestrzeni powietrznej i tras warunkowych, obliczany jako stosunek między liczbą statków powietrznych składających plany lotu za pośrednictwem tych struktur przestrzeni powietrznej a liczbą statków powietrznych, które mogłyby złożyć plany za pośrednictwem tych struktur.
- (e) Wskaźnik wykorzystania dostępnych struktur przestrzeni powietrznej, w tym zarezerwowanej lub wydzielonej przestrzeni powietrznej, tras warunkowych przez ogólny ruch lotniczy obliczany jako stosunek między liczbą statków powietrznych przelatujących przez te struktury przestrzeni powietrznej a liczbą statków powietrznych, które mogłyby złożyć plany za pośrednictwem tych struktur.

3. PRZEPUSTOWOŚĆ

3.1. Kluczowy wskaźnik skuteczności działania

Średnie opóźnienie ATFM na trasie przypadające na lot (w minutach), związane ze służbami żeglugi powietrznej, obliczane w następujący sposób:

- a) opóźnienie ATFM na trasie to opóźnienie obliczane przez menedżera sieci wyrażone jako różnica między szacunkowym czasem startu a obliczonym czasem startu przydzielonym przez menedżera sieci;

b) do celów niniejszego wskaźnika:

„szacunkowy czas startu” oznacza prognozowany czas uniesienia się statku powietrznego ponad ziemię – obliczony przez menedżera sieci na podstawie ostatniego przewidywanego czasu odblokowania lub docelowego czasu odblokowania w przypadku portów lotniczych objętych procedurami współpracy w podejmowaniu decyzji między portami lotniczymi – plus szacunkowy czas kołowania obliczony przez menedżera sieci;

„obliczony czas startu” oznacza czas przydzielony przez menedżera sieci w danym dniu wynikający z przydziału czasu na start, w którym oczekiwane jest wzniesienie się statku powietrznego ponad ziemię;

„szacunkowy czas kołowania” oznacza szacunkowy czas między odblokowaniem a startem. Szacunek ten obejmuje wszelki zapasowy czas przewidziany na opóźnienie w punkcie oczekiwania lub zdalne odladanie przed startem;

c) wskaźnik ten obejmuje wszystkie loty IFR i wszystkie przyczyny opóźnień ATFM, z wyłączeniem zdarzeń nadzwyczajnych;

d) wskaźnik ten oblicza się dla całego roku kalendarzowego i dla każdego roku okresu odniesienia.

3.2. Wskaźniki monitorowania

a) Średnie opóźnienie ATFM przylotów przypadające na lot (w minutach), związane ze służbami żeglugi powietrznej terminala i portu lotniczego oraz spowodowane ograniczeniami lądowania w porcie lotniczym przylotu, obliczone w następujący sposób:

(i) wskaźnik ten odpowiada powstałemu średniemu opóźnieniu ATFM przylotów przypadającemu na przylatujący lot IFR;

(ii) wskaźnik ten obejmuje wszystkie loty IFR lądujące w porcie lotniczym przylotu i wszystkie przyczyny opóźnień ATFM, z wyłączeniem zdarzeń nadzwyczajnych;

(iii) wskaźnik ten oblicza się dla całego roku kalendarzowego i dla każdego roku okresu odniesienia.

b) Odsetek lotów z opóźnieniem ATFM na trasie wynoszącym ponad 15 minut obliczany w poniższy sposób:

(i) opóźnienie ATFM na trasie obliczane zgodnie z pkt 3.1 lit. a);

(ii) wskaźnik ten obejmuje wszystkie loty IFR i wszystkie przyczyny opóźnień ATFM, z wyłączeniem zdarzeń nadzwyczajnych;

(iii) wskaźnik ten oblicza się dla całego roku kalendarzowego i dla każdego roku okresu odniesienia.

c) Średni czas, wyrażony w minutach, wszystkich opóźnień powodujących opóźnienie wylotu na lot, obliczony w sposób następujący:

(i) wskaźnik ten odpowiada średniemu opóźnieniu związanemu z:

— opóźnieniami wynikającymi z działań przewoźników lotniczych,

— opóźnieniami ATFM na trasie zgłoszonymi przez użytkowników przestrzeni powietrznej,

— opóźnieniem reakcyjnym (efekt domina),

— opóźnieniami w operacjach przeprowadzanych w portach lotniczych, w tym opóźnieniami ATFM w portach lotniczych zgłaszanymi przez użytkowników przestrzeni powietrznej spowodowanymi regulacją na podstawie wielkości ruchu w lokalizacji referencyjnej zaklasyfikowanej jako strefa lotniskowa lub lotnisko;

(ii) wskaźnik ten obejmuje wszystkie loty IFR i oblicza się go dla całego roku kalendarzowego i dla każdego roku okresu odniesienia.

4. EFEKTYWNOŚĆ KOSZTOWA

4.1. Kluczowe wskaźniki skuteczności działania

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

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

- b) wskaźnik ten oblicza się dla całego roku kalendarzowego i dla każdego roku okresu odniesienia;
- c) ogólnounijna średnia ustalonych kosztów jednostkowych służb żeglugi powietrznej na trasie to stosunek kosztów ustalonych na trasie do prognozy ruchu na trasie, wyrażony w trasowych jednostkach usługowych, spodziewany w każdym roku okresu odniesienia na poziomie Unii, zgodnie z założeniami Komisji na potrzeby ustanowienia ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania zgodnie z art. 9 ust. 3;
- d) średni ogólnounijny poziom DUC dla trasowych służb żeglugi powietrznej oblicza się w EUR i w ujęciu realnym.

4.2. Wskaźniki monitorowania

Rzeczywiste koszty jednostkowe poniesione przez użytkowników na poziomie Unii, osobno w odniesieniu do trasowych i terminalowych służb żeglugi powietrznej, obliczone w następujący sposób:

- a) wskaźnik ten oblicza się dla całego roku kalendarzowego i dla każdego roku okresu odniesienia jako średnią ważoną sumy ustalonych kosztów jednostkowych (DUC) dla służb żeglugi powietrznej każdego państwa członkowskiego i korekt zgodnie z art. 25 ust. 2 z danego roku;
- b) wskaźnik ten wyrażony jest w EUR i według wartości nominalnych.

SEKCJA 2

Kluczowe wskaźniki skuteczności działania do ustalania docelowych parametrów na szczeblu lokalnym i wskaźniki monitorowania na szczeblu lokalnym

1. BEZPIECZEŃSTWO

1.1. Kluczowy wskaźnik skuteczności działania

Poziom efektywności zarządzania bezpieczeństwem zgodnie z sekcją 1, pkt 1.1.

Do celów tego wskaźnika „lokalny” oznacza szczebel instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.

1.2. Wskaźniki monitorowania

- a) Wskaźnik wtargnięć na pas startowy w portach lotniczych w państwach członkowskich obliczony jako łączna liczba wtargnięć na pas startowy wpływających na bezpieczeństwo, do których doszło w tych portach lotniczych, podzielona przez całkowitą liczbę operacji IFR i VFR w tych portach lotniczych.
- b) Wskaźnik naruszeń minimów separacji w przestrzeni powietrznej wszystkich kontrolujących organów służb ruchu lotniczego w państwie członkowskim obliczony jako łączna liczba naruszeń minimów separacji wpływających na bezpieczeństwo, do których doszło w danej przestrzeni powietrznej, podzielona przez całkowitą liczbę kontrolowanych godzin lotu w tej przestrzeni powietrznej.
- c) Wskaźnik wtargnięć na pas startowy obliczony jako łączna liczba wtargnięć na pas startowy wymagających reakcji służb ruchu lotniczego lub służb CNS i wpływających na bezpieczeństwo, do których doszło w danym porcie lotniczym, podzielona przez całkowitą liczbę operacji IFR i VFR w tym porcie lotniczym.
- d) Wskaźnik naruszeń minimów separacji w przestrzeni powietrznej, w której instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej zapewnia służby żeglugi powietrznej, obliczony jako łączna liczba naruszeń minimów separacji wymagających reakcji służb ruchu lotniczego lub służb CNS i wpływających na bezpieczeństwo, podzielona przez całkowitą liczbę kontrolowanych godzin lotu w tej przestrzeni powietrznej.
- e) W przypadku stosowania zautomatyzowanych systemów archiwizacji danych o bezpieczeństwie, korzystanie z tych systemów przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej jako elementu ich ram zarządzania ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa do gromadzenia, przechowywania i analizy w czasie zbliżonym do rzeczywistego danych związanych co najmniej z naruszeniami minimów separacji i wtargnięciami na pas startowy.

Wskaźniki monitorowania, o których mowa w tym punkcie, wylicza się dla całego roku kalendarzowego i dla każdego roku okresu odniesienia.

Na potrzeby wskaźników określonych w lit. a) i c) „lokalny” oznacza na poziomie portów lotniczych. Na potrzeby wskaźnika określonego w lit. b) „lokalny” oznacza na poziomie krajowym. Na potrzeby wskaźnika określonego w lit. d) „lokalny” oznacza na poziomie instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej.

2. ŚRODOWISKO

2.1. Kluczowy wskaźnik skuteczności działania

Przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii, określona w następujący sposób:

- a) wskaźnik ten stanowi porównanie długości odcinka na trasie faktycznej trajektorii otrzymanej z danych uzyskanych w wyniku nadzoru z długością przebytego odcinka, zsumowane dla lotów IFR odbywających się w granicach lub przekraczających granice europejskiej przestrzeni powietrznej;
- b) „część na trasie” odnosi się do odległości przebytej poza okręgiem 40 mil morskich wokół portów lotniczych;
- c) jeżeli lot rozpoczyna się lub kończy w porcie lotniczym poza lokalną przestrzenią powietrzną, do obliczenia tego wskaźnika uwzględnia się punkty wejścia i wyjścia lotu do i poza granice lokalnej przestrzeni powietrznej;
- d) jeżeli lot rozpoczyna się i kończy w porcie lotniczym w granicach lokalnej przestrzeni powietrznej i przekracza granice przestrzeni powietrznej innej niż lokalna, do obliczania tego wskaźnika uwzględnia się tylko część lotu w granicach lokalnej przestrzeni powietrznej;
- e) „długość przebytego odcinka” to funkcja położenia punktów wejścia i wyjścia lotu do i poza granice lokalnej przestrzeni powietrznej. Długość przebytego odcinka odpowiada udziałowi tych punktów w odległości po ortodromie między miejscem startu a miejscem lądowania danego lotu;
- f) na potrzeby tego wskaźnika „lokalny” oznacza „na szczeblu krajowym” lub „na szczeblu funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej”, w zależności od tego, na którym szczeblu ustala się plan skuteczności działania;
- g) wskaźnik ten oblicza się dla całego roku kalendarzowego i dla każdego roku okresu odniesienia w postaci wartości średniej. Przy obliczaniu tej średniej wyłącza się dziesięć najwyższych wartości dziennych i dziesięć najniższych wartości dziennych.

2.2. Wskaźniki monitorowania

- a) Przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla trajektorii z ostatniego złożonego planu lotu, obliczona na szczeblu lokalnym w następujący sposób:
 - (i) różnica między długością odcinka na trasie trajektorii z ostatniego złożonego planu lotu a odpowiadającym jej odcinkiem odległości po ortodromie, zsumowana dla wszystkich lotów IFR odbywających się w granicach lub przekraczających granice lokalnej przestrzeni powietrznej;
 - (ii) „część na trasie” odnosi się do odległości przebytej poza okręgiem 40 mil morskich wokół portów lotniczych;
 - (iii) jeżeli lot rozpoczyna się lub kończy w porcie lotniczym poza lokalną przestrzenią powietrzną, do obliczenia tego wskaźnika uwzględnia się punkty wejścia i wyjścia lotu do i poza granice lokalnej przestrzeni powietrznej;
 - (iv) jeżeli lot rozpoczyna się i kończy w porcie lotniczym w granicach lokalnej przestrzeni powietrznej i przekracza granice przestrzeni powietrznej innej niż lokalna, do obliczania tego wskaźnika uwzględnia się tylko część lotu w granicach lokalnej przestrzeni powietrznej;
 - (v) wskaźnik ten oblicza się dla całego roku kalendarzowego i dla każdego roku okresu odniesienia w postaci wartości średniej. Przy obliczaniu tej średniej wyłącza się dziesięć najwyższych wartości dziennych i dziesięć najniższych wartości dziennych.
- b) Przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla najkrótszej ograniczonej trajektorii, określona na szczeblu lokalnym w następujący sposób:
 - (i) wskaźnik ten odpowiada różnicy między długością odcinka po trasie najkrótszej ograniczonej trasy dostępnej do planowania lotu, obliczonej za pomocą algorytmów wyszukiwania ścieżek i systemów zatwierdzania planu lotu menedżera sieci, a długością przebytego odcinka, zsumowanej dla wszystkich lotów IFR odbywających się w granicach lub przekraczających granice lokalnej przestrzeni powietrznej;
 - (ii) wskaźnik ten uwzględnia ograniczenia przestrzeni powietrznej opublikowane w dokumencie dotyczącym dostępności tras wydanym przez menedżera sieci oraz status tras warunkowych aktualny w chwili złożenia ostatniego planu lotu;
 - (iii) „część na trasie” odnosi się do odległości przebytej poza okręgiem 40 mil morskich wokół portów lotniczych;

- (iv) jeżeli lot rozpoczyna się lub kończy w porcie lotniczym poza lokalną przestrzenią powietrzną, do obliczenia tego wskaźnika uwzględnia się punkty wejścia i wyjścia lotu do i poza granice lokalnej przestrzeni powietrznej;
 - (v) jeżeli lot rozpoczyna się i kończy w porcie lotniczym w granicach lokalnej przestrzeni powietrznej i przekracza granice przestrzeni powietrznej innej niż lokalna, do obliczania tego wskaźnika uwzględnia się tylko część lotu w granicach lokalnej przestrzeni powietrznej;
 - (vi) „długość przebitego odcinka” to funkcja położenia punktów wejścia i wyjścia lotu do i poza granice lokalnej przestrzeni powietrznej. Długość przebitego odcinka odpowiada udziałowi tych punktów w odległości po ortodromie między miejscem startu a lądowania danego lotu.
 - (vii) wskaźnik ten oblicza się dla całego roku kalendarzowego i dla każdego roku okresu odniesienia w postaci wartości średniej. Przy obliczaniu tej średniej wyłącza się dziesięć najwyższych wartości dziennych i dziesięć najniższych wartości dziennych.
- c) Dodatkowy czas w fazie kołowania, określany na szczeblu lokalnym, w następujący sposób:
- (i) wskaźnik ten oznacza różnicę między faktycznym czasem kołowania a czasem optymalnym;
 - (ii) optymalny czas kołowania to czas kołowania w okresach niskiego natężenia ruchu w porcie lotniczym, w których nie występują zatory;
 - (iii) wskaźnik ten wyraża się w minutach na odlot i oblicza się go dla całego roku kalendarzowego i dla każdego roku okresu odniesienia.
- d) Dodatkowy czas w przestrzeni powietrznej terminalu, określany na szczeblu lokalnym w następujący sposób:
- (i) wskaźnik ten oznacza różnicę między czasem przejścia ASMA (Arrival Sequencing and Metering Area) a czasem optymalnym obliczonym w oparciu o czasy przejścia ASMA;
 - (ii) optymalny czas w oparciu o czasy przejścia ASMA jest określany dla każdej grupy lotów za pomocą tych samych parametrów – klasy statku powietrznego, sektora wejścia ASMA i pasa startowego do lądowania – i oznacza czas przejścia w okresach niskiego natężenia ruchu w porcie lotniczym, kiedy nie występują zatory;
 - (iii) wskaźnik ten wyraża się w minutach na przylot i oblicza się go dla całego roku kalendarzowego i dla każdego roku okresu odniesienia;
 - (iv) ASMA określa się jako walec o promieniu 40 mil morskich wokół portu lotniczego przylotu.
- e) Udział przylotów z lądowaniem techniką nieprzerwanego zniżania (CDO – Continuous Descent Operation) obliczony na szczeblu lokalnym w następujący sposób:
- (i) wskaźnik ten odpowiada stosunkowi łącznej liczby lądowań z wykorzystaniem techniki nieprzerwanego zniżania od punktu odniesienia na określonej wysokości ponad podłożem, określonej przez krajowy organ nadzoru, oraz całkowitej liczby operacji lądowania;
 - (ii) wskaźnik ten wyraża się w procentach i oblicza się go dla całego roku kalendarzowego i dla każdego roku okresu odniesienia.
- f) Skuteczne korzystanie z zarezerwowanej lub wydzielonej lokalnej przestrzeni powietrznej obliczane zgodnie z sekcją 1 pkt 2.2 lit. c).
- g) Wskaźnik planowania z wykorzystaniem dostępnych struktur lokalnej przestrzeni powietrznej obliczony zgodnie z sekcją 1 pkt 2.2 lit. d).
- h) Wskaźnik wykorzystania dostępnych struktur lokalnej przestrzeni powietrznej obliczony zgodnie z sekcją 1 pkt 2.2 lit. e).
- i) Do celów wskaźników określonych w lit. a) i b) „lokalny” oznacza „na szczeblu krajowym” lub „na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej” w zależności od szczebla, na którym ustala się plan skuteczności działania, włączając w to przypadki, w których odpowiedzialność za zapewnianie służb ruchu lotniczego przekazano na podstawie transgranicznych porozumień o współpracy. Do celów wskaźników określonych w lit. c) i d) „lokalny” oznacza „na poziomie portów lotniczych” dla portów lotniczych, które obsługują co najmniej 80 000 operacji lotniczych IFR rocznie. Do celów wskaźnika określonego w lit. e) „lokalny” oznacza „na poziomie portów lotniczych”. Do celów wskaźników określonych w lit. f)–h) „lokalny” oznacza „na szczeblu krajowym” z rozbiem na poziomie obszarów odpowiedzialności ośrodków kontroli obszaru, włączając w to przypadki, w których odpowiedzialność za zapewnianie służb ruchu lotniczego przekazano na podstawie transgranicznych porozumień o współpracy.

3. PRZEPUSTOWOŚĆ

3.1. Kluczowe wskaźniki skuteczności działania

- a) Średnie opóźnienie ATFM na trasie przypadające na lot (w minutach), związane ze służbami żeglugi powietrznej, obliczane w następujący sposób:
- (i) opóźnienie ATFM na trasie obliczone zgodnie z sekcją 1 pkt 3.1 lit. a);
 - (ii) wskaźnik ten obejmuje wszystkie loty IFR przekraczające granice lokalnej przestrzeni powietrznej i wszystkie przyczyny opóźnień ATFM, z wyłączeniem zdarzeń nadzwyczajnych; obejmuje on również loty IFR przekraczające granice innych przestrzeni powietrznych w przypadku zastosowania korekt z tytułu opóźnień w wyniku procesu korekty opóźnień po przeprowadzeniu operacji koordynowanego przez menedżera sieci, za pośrednictwem którego zainteresowane strony zaangażowane w działalność operacyjną zgłaszają menedżerowi sieci kwestie związane z pomiarem, klasyfikacją i przypisaniem opóźnienia ATFM;
 - (iii) wskaźnik ten oblicza się dla całego roku kalendarzowego i dla każdego roku okresu odniesienia;
 - (iv) do celów tego wskaźnika „lokalny” oznacza „na szczeblu krajowym” lub „na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej”, w zależności od szczebla, na którym ustala się plan skuteczności działania;
 - (v) na potrzeby monitorowania wartości wyliczone dla tego wskaźnika dzieli się na poziomie krajowym, jeżeli gdy plan skuteczności działania jest ustanawiany na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, w tym w przypadkach przekazania odpowiedzialności za zapewnianie służb ruchu lotniczego w ramach współpracy transgranicznej.
- b) Średnie opóźnienie ATFM przylotów przypadające na lot (w minutach), związane ze służbami żeglugi powietrznej terminala i portu lotniczego, obliczone na szczeblu lokalnym w następujący sposób:
- (i) wskaźnik ten oznacza średnie opóźnienie dla przylotów w porcie lotniczym przylotu spowodowane regulacjami ATFM przypadające na przylatujący lot IFR.
 - (ii) wskaźnik ten obejmuje wszystkie loty IFR lądujące w porcie lotniczym przylotu i wszystkie przyczyny opóźnień ATFM, z wyłączeniem zdarzeń nadzwyczajnych;
 - (iii) wskaźnik ten oblicza się dla całego roku kalendarzowego i dla każdego roku okresu odniesienia.
 - (iv) do celów tego wskaźnika „lokalny” oznacza „na szczeblu krajowym”.
 - (v) na potrzeby monitorowania wartości obliczone dla tego wskaźnika rozбивa się na poziomie portów lotniczych.

3.2. Wskaźniki monitorowania

- a) Odsetek lotów IFR na szczeblu lokalnym, w odniesieniu do których przestrzegane są przydziały czasu na start wynikające z zarządzania przepływem ruchu lotniczego, obliczony dla całego roku kalendarzowego i dla każdego roku okresu odniesienia.
- b) Średnie opóźnienie przed odlotem przypadające na lot (w minutach) i związane ze służbami kontroli ruchu lotniczego, spowodowane ograniczeniami startu w porcie lotniczym odlotu, obliczone na szczeblu lokalnym w następujący sposób:
- (i) wskaźnik ten stanowi średnią opóźnień przed odlotem przypadającą na odlatujący lot IFR i związaną ze służbami kontroli ruchu lotniczego;
 - (ii) wskaźnik ten uwzględnia wszystkie loty IFR startujące z portu lotniczego odlotu i obejmuje opóźnienia w starcie wynikające z ograniczeń służby kontroli ruchu lotniczego od momentu gotowości statku powietrznego do opuszczenia swojego stanowiska odlotu;
 - (iii) wskaźnik ten oblicza się dla całego roku kalendarzowego i dla każdego roku okresu odniesienia.
- c) Średni czas opóźnienia dla odlotów z wszystkich przyczyn przypadający na lot (w minutach), obliczony na szczeblu lokalnym zgodnie z sekcją 1 pkt 3.2 lit. c).
- d) Do celów wskaźnika określonego w lit. a) „lokalny” oznacza „na szczeblu krajowym” z rozbiciem do poziomu portów lotniczych. Do celów wskaźnika określonego w lit. b) i c) „lokalny” oznacza „na poziomie portów lotniczych” dla portów lotniczych, które obsługują co najmniej 80 000 operacji lotniczych IFR rocznie.

4. EFEKTYWNOŚĆ KOSZTOWA

4.1. Kluczowe wskaźniki skuteczności działania

- a) Ustalony koszt jednostkowy (DUC) dla trasowych służb żeglugi powietrznej, obliczony w następujący sposób:
 - (i) wskaźnik ten odpowiada stosunkowi między ustalonymi kosztami na trasie a prognozą ruchu w strefie pobierania opłat wyrażonemu w trasowych jednostkach usługowych, według oczekiwań na każdy rok okresu odniesienia na szczeblu lokalnym, uwzględnionych w planach skuteczności działania;
 - (ii) wskaźnik ten wyrażony jest w walucie krajowej i w ujęciu realnym;
 - (iii) wskaźnik ten oblicza się dla całego roku kalendarzowego i dla każdego roku okresu odniesienia.
- b) Ustalony koszt jednostkowy (DUC) dla terminalowych służb żeglugi powietrznej, obliczony w następujący sposób:
 - (i) wskaźnik ten odpowiada stosunkowi między ustalonymi kosztami a prognozą ruchu wyrażoną w terminalowych jednostkach usługowych, według oczekiwań na każdy rok okresu odniesienia na szczeblu lokalnym, uwzględnioną w planach skuteczności działania;
 - (ii) wskaźnik ten wyrażony jest w walucie krajowej i w ujęciu realnym;
 - (iii) wskaźnik ten oblicza się dla całego roku kalendarzowego i dla każdego roku okresu odniesienia.
- c) Do celów wskaźników określonych w lit. a) i b) „lokalny” oznacza „na szczeblu strefy pobierania opłat”.

4.2. Wskaźnik monitorowania

Rzeczywiste koszty jednostkowe poniesione przez użytkowników, osobno w odniesieniu do trasowych i terminalowych służb żeglugi powietrznej, obliczone w następujący sposób:

- a) wskaźnik ten oblicza się dla całego roku kalendarzowego i dla każdego roku okresu odniesienia jako suma ustalonego kosztu jednostkowego (DUC) służb żeglugi powietrznej i korekt zgodnie z art. 25 ust. 2 z danego roku;
- b) wskaźnik ten wyrażony jest w walucie krajowej i według wartości nominalnych;

SEKCJA 3

Kluczowe wskaźniki skuteczności działania na potrzeby ustalania docelowych parametrów i wskaźniki monitorowania funkcji sieciowych

1. Wszystkie wskaźniki określone w niniejszej sekcji stosuje się do obszaru geograficznego objętego zakresem niniejszego rozporządzenia.
2. BEZPIECZEŃSTWO

2.1. Kluczowe wskaźniki skuteczności działania

Poziom efektywności zarządzania bezpieczeństwem przez menedżera sieci zgodnie z sekcją 1 pkt 1.1.

2.2. Wskaźniki monitorowania

Nadwyżki ATFM powyżej limitów przepustowości danego sektora zadeklarowanych przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej w przypadku obowiązywania przepisów ATFM, obliczone w następujący sposób:

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

3. OCHRONA ŚRODOWISKA

3.1. Kluczowe wskaźniki skuteczności działania

Poprawa efektywności lotu na trasie uzyskana dzięki funkcji projektowania europejskiej sieci tras związana z trajektorią z ostatniego złożonego planu lotu, wyrażona jako punkt procentowy zmiany rok do roku efektywności lotu na trasie dla trajektorii z ostatniego złożonego planu lotu i obliczona zgodnie z sekcją 1 pkt 2.2 lit. a).

4. PRZEPUSTOWOŚĆ

4.1. Kluczowe wskaźniki skuteczności działania

- a) Odsetek oszczędności w opóźnieniu ATFM na trasie osiągniętych dzięki wspólnym procesom decyzyjnym na poziomie sieci i działaniom Centrum Operacyjnego Menedżera Sieci, powyżej łącznych oszczędności rok do roku w opóźnieniu ATFM na trasie w przypadku gdy tego rodzaju opóźnienie obliczane jest zgodnie z sekcją 1 pkt 3.1.
- b) Odsetek zmniejszenia opóźnienia ATFM przylotów wynikający ze wspólnych procesów decyzyjnych na poziomie sieci i działań centrum operacyjnego menedżera sieci, w porównaniu z łącznym zmniejszeniem opóźnienia ATFM przylotów, gdzie opóźnienie ATFM przylotów oblicza się zgodnie z sekcją 1 pkt 3.2 lit. a).

4.2. Wskaźniki monitorowania

- a) Odsetek lotów IFR rocznie z opóźnieniami ATFM powyżej 15 minut.
- b) Średnia dzienna liczba przepisów ATFM (w roku kalendarzowym), z których każdy powoduje mniej niż 200 minut opóźnienia.
- c) Średnie weekendowe opóźnienie ATFM na trasie (w roku kalendarzowym), wyrażone w minutach opóźnienia przypadającego na lot.
- d) Roczny odsetek opóźnienia dla pierwszej rotacji z powodu przepustowości i liczby personelu na potrzeby wstępnego wyboru ośrodków kontroli obszaru/portów lotniczych o najbardziej znaczącym potencjalnym ograniczeniu opóźnienia określanym corocznie przez menedżera sieci.
- e) Faktyczne wykorzystanie zastrzeżonej lub wydzielonej przestrzeni powietrznej, obliczone zgodnie z sekcją 1 pkt 2.2 lit. c).
- f) Wskaźnik planowania w oparciu o dostępne struktury przestrzeni powietrznej, obliczony zgodnie z sekcją 1 pkt 2.2 lit. d).
- g) Wskaźnik planowania z wykorzystaniem dostępnych struktur przestrzeni powietrznej, obliczony zgodnie z sekcją 1 pkt 2.2 lit. e).

5. EFEKTYWNOŚĆ KOSZTOWA

5.1. Wskaźniki monitorowania

Jednostkowy koszt wykonywania zadań przez menedżera sieci, obliczony w następujący sposób:

- a) wskaźnik ten odpowiada stosunkowi między kosztami rzeczywistymi wykonania zadań przez menedżera sieci a ruchem na trasie w trakcie okresu odniesienia, wyrażonym w trasowych jednostkach usługowych na poziomie obszaru geograficznego, gdzie menedżer sieci wykonuje zadania niezbędne do realizacji funkcji sieciowych;
 - b) wskaźnik ten wyrażany jest w EUR i w ujęciu realnym;
 - c) wskaźnik ten oblicza się dla całego roku kalendarzowego i dla każdego roku okresu odniesienia.
-

ZAŁĄCZNIK II

WZÓR PLANÓW SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA NA SZCZEBLU KRAJOWYM LUB NA SZCZEBLU FUNKcjONALNYCH BLOKÓW PRZESTRZENI POWIETRZNEJ, O KTÓRYCH MOWA W ART. 10 UST. 1**1. WPROWADZENIE**

- 1.1. Opis sytuacji, w tym zakres planu pod względem zasięgu geograficznego i służb, wykaz uwzględnionych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej oraz inne ogólne informacje istotne w odniesieniu do planu skuteczności działania.
- 1.2. Prognozy dotyczące ruchu, o których mowa w art. 10 ust. 2 lit. f) i g), wyrażone w przepływach IFR oraz w jednostkach usługowych stanowiących podstawę planu skuteczności działania na podstawie prognoz bazowych organizacji Eurocontrol (STATFOR). W przypadku gdy prognozy różnią się od prognoz bazowych STATFOR, należy uzasadnić i udokumentować zastosowanie prognozy innej niż ta, o której mowa w art. 10 ust. 2 lit. f) i g).
- 1.3. Opis rezultatów konsultacji z zainteresowanymi stronami w sprawie projektu planu skuteczności działania, w tym kwestie zgodne i sporne, a także przyczyny braku porozumienia.
- 1.4. Wykaz portów lotniczych objętych wymogami systemu skuteczności działania i opłat, wraz ze średnią liczbą obsługiwanych przez nie handlowych operacji lotniczych IFR rocznie.
- 1.5. W stosownych przypadkach wykaz służb, które – jak ustalono – są zapewniane na warunkach rynkowych zgodnie z art. 35.
- 1.6. W odniesieniu do planów skuteczności działania przyjętych na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, opis procesu wykorzystanego do opracowania i przyjęcia planu skuteczności działania.
- 1.7. Informacja, czy obowiązuje uproszczony system opłat, o którym mowa w art. 34, a w przypadku jego obowiązywania wykazanie, że spełniono warunki określone we wspomnianym artykule, oraz opis stosowania uproszczonego systemu opłat i jego zakresu pod względem uwzględnionych stref pobierania opłat.

2. INWESTYCJE

- 2.1. Opis i uzasadnienie kosztów i charakteru nowych i trwających inwestycji w środki trwałe planowanych na przestrzeni okresu odniesienia oraz związanych z nimi korzyści.
- 2.2. Informacje, o których mowa w pkt 2.1, obejmują w szczególności:
 - a) ustalone koszty nowych i trwających inwestycji z uwzględnieniem amortyzacji, kosztów kapitału i kosztów leasingu w całym okresie odniesienia i w odniesieniu do każdego roku kalendarzowego tego okresu, zgodnie z wymogami załącznika VII;
 - b) opis i uzasadnienie znaczących inwestycji, w tym w odniesieniu do takich elementów jak:
 - (i) łączna wartość każdej znaczącej inwestycji;
 - (ii) nabywane lub rozwijane aktywa;
 - (iii) informacje dotyczące korzyści dla użytkowników przestrzeni powietrznej wynikającej z inwestycji oraz informacje dotyczące wyników konsultacji z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej;
 - (iv) w odniesieniu do znaczących inwestycji w systemy ATM:
 - rozróżnienie między inwestycjami w nowe systemy, modernizacją istniejących systemów oraz inwestycjami odtworzeniowymi,
 - uzasadnienie istotności każdej inwestycji w odniesieniu do centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym w Europie oraz wspólnych projektów, o których mowa w art. 15a rozporządzenia (WE) nr 550/2004;
 - c) wyszczególnienie synergii osiągniętej na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej lub – w stosownych przypadkach – dzięki innym inicjatywom współpracy transgranicznej, w szczególności pod kątem wspólnej infrastruktury i wspólnych zamówień.
3. KRAJOWE DOCELOWE PARAMETRY SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA LUB DOCELOWE PARAMETRY SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA NA SZCZEBLU FUNKcjONALNYCH BLOKÓW PRZESTRZENI POWIETRZNEJ ORAZ DZIAŁANIA SŁUŻĄCE ICH REALIZACJI
- 3.1. Krajowe docelowe parametry skuteczności działania lub docelowe parametry skuteczności działania na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej w każdym kluczowym obszarze skuteczności działania, ustalone w odniesieniu do każdego kluczowego wskaźnika skuteczności działania określonego w załączniku I sekcja 2 oraz obejmujące każdy rok kalendarzowy okresu odniesienia.

- 3.2. W odniesieniu do wszystkich kluczowych obszarów skuteczności działania opis najważniejszych środków służących osiągnięciu docelowych parametrów skuteczności działania wdrożonych na szczeblu krajowym lub na poziomie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej.
- 3.3. Dodatkowe informacje uzasadniające krajowe docelowe parametry skuteczności działania lub docelowe parametry eksploatacyjne FAB w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym efektywności kosztowej:
- a) ustalone koszty trasowych i terminalowych służb żeglugi powietrznej, określone zgodnie z art. 15 ust. 2 lit. a) i b) rozporządzenia (WE) nr 550/2004 oraz zgodnie z niniejszym rozporządzeniem na każdy rok okresu odniesienia;
 - b) trasowe i terminalowe jednostki usługowe planowane na każdy rok okresu odniesienia;
 - c) wartości bazowe trasowych i terminalowych docelowych parametrów efektywności kosztowej, o których mowa w art. 10 ust. 2 lit. a), oraz opis i uzasadnienie metody wykorzystanej do oszacowania tych wartości dla każdej strefy pobierania opłat;
 - d) opis i uzasadnienie kryteriów i metody wykorzystanych do przypisania kosztów do stref pobierania opłat i podziału kosztów między służbami trasowymi a terminalowymi, zgodnie z art. 22 ust. 5;
 - e) opis i uzasadnienie stopy zwrotu z kapitału własnego danej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, a także wskaźnika dźwigni i poziomu/składu posiadanych aktywów przyjętego do wyliczenia kosztu kapitału zawartego w ustalonych kosztach;
 - f) opis i uzasadnienie założeń ekonomicznych, w tym:
 - założenia, na podstawie których obliczono koszty emerytur zawarte w ustalonych kosztach, w tym opis stosownych przepisów dotyczących emerytur i ich księgowania, na których oparto przedmiotowe założenia, wraz z informacjami na temat przewidywanych zmian w tych przepisach,
 - założenia dotyczące oprocentowania pożyczek finansujących zapewnianie służb żeglugi powietrznej, w tym kwoty, okres kredytowania i inne stosowne informacje dotyczące pożyczek oraz wyjaśnienie średniego ważonego oprocentowania długu przyjętego do wyliczenia stopy kosztu kapitału przed podatkiem oraz kosztu kapitału uwzględnionego w ustalonych kosztach,
 - wyłącznie do celów informacyjnych projekcja inflacji oparta na wskaźniku cen towarów i usług konsumpcyjnych Międzynarodowego Funduszu Walutowego,
 - korekty wykraczające poza przepisy międzynarodowych standardów sprawozdawczości finansowej przyjętych przez Unię zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1126/2008 ⁽¹⁾;
 - g) opis i wyjaśnienie korekt wynikających z lat poprzedzających okres odniesienia;
 - h) identyfikacja i kategoryzacja ustalonych kosztów związanych z pozycjami kosztowymi, o których mowa w art. 28 ust. 3;
 - i) w stosownych przypadkach, opis wszelkich istotnych planów restrukturyzacyjnych w trakcie okresu odniesienia;
 - j) w stosownych przypadkach, zatwierdzone koszty restrukturyzacji z poprzednich okresów odniesienia przewidziane do odzyskania;
 - k) tabele sprawozdawcze i dodatkowe wymagane informacje w załącznikach VII, IX i XI, które należy dołączyć do planu skuteczności działania;
- 3.4. Podział docelowych parametrów skuteczności działania określonych zgodnie z załącznikiem I, sekcja 2 pkt 2.1 i pkt 3.1 lit. a) na poziomie poszczególnych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej objętych planem skuteczności działania oraz, w odniesieniu do planów skuteczności działania ustanowionych na poziomie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, odzwierciedlający wkład każdego zainteresowanego podmiotu w osiągnięcie docelowych parametrów skuteczności działania na poziomie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej.
- 3.5. W przypadku braku ogólnounijnego docelowego parametru skuteczności działania, opis i wyjaśnienie sposobu, w jaki krajowe docelowe parametry skuteczności działania lub docelowe parametry skuteczności działania na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej przyczyniają się do zwiększenia skuteczności działania europejskiej sieci ATM.
- 3.6. Opis i wyjaśnienie zależności i kompromisów między kluczowymi obszarami skuteczności działania, w tym założeń wykorzystanych do oceny tych kompromisów.
4. INICJATYWY TRANSGRANICZNE I WDROŻENIE SYSTEMU SESAR
- 4.1. Opis inicjatyw współpracy transgranicznej wdrażanych lub planowanych do wdrożenia na poziomie instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w celu poprawy zapewniania służb żeglugi powietrznej. Identyfikacja poprawy skuteczności działania uzyskanej dzięki wspomnianym inicjatywom w poszczególnych kluczowych obszarach skuteczności działania.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1126/2008 z dnia 3 listopada 2008 r. przyjmujące określone międzynarodowe standardy rachunkowości zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1606/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 320 z 29.11.2008, s. 1).

- 4.2. Opis najnowszych i oczekiwanych postępów we wdrażaniu wspólnych projektów SESAR, o których mowa w art. 15a rozporządzenia (WE) nr 550/2004 oraz praktyk zarządzania zmianą w związku z planami przejściowymi w celu zminimalizowania wszelkich negatywnych skutków zmian dla skuteczności działania sieci.
5. UZGODNIENIA DOTYCZĄCE PODZIAŁU RYZYKA ZWIĄZANEGO Z RUCHEM ORAZ SYSTEMY ZACHĘT
- 5.1. W odniesieniu do każdej strefy pobierania opłat, opis określonych wartości parametrów podziału ryzyka związanego z ruchem zgodnie z art. 27:
- a) identyfikacja obowiązującego zakresu, o którym mowa w art. 27 ust. 2 oraz kluczowych parametrów podziału ryzyka związanego z ruchem, o których mowa w art. 27 ust. 3;
 - b) w przypadku dostosowania przez krajowy organ nadzoru wartości parametrów w ramach mechanizmu podziału ryzyka związanego z ruchem, o których mowa w lit. a), zgodnie z art. 27 ust. 5:
 - (i) uzasadnienie zdefiniowanych wartości parametrów podziału ryzyka związanego z ruchem;
 - (ii) opis procesu konsultacji użytkowników przestrzeni powietrznej i instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w zakresie ustalania wartości parametrów podziału ryzyka związanego z ruchem oraz wyników konsultacji.
- 5.2. W odniesieniu do systemów zachęt obowiązujących w trakcie okresu odniesienia zgodnie z art. 11:
- a) opis i uzasadnienie parametrów systemu zachęt, określonego zgodnie z art. 11 ust. 3, w tym wartości modelowych, oraz, w stosownych przypadkach, mechanizmu modulacji wartości modelowych;
 - b) identyfikacja instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej i stref pobierania opłat objętych systemami zachęt;
 - c) w stosownych przypadkach, opis dodatkowych systemów zachęt, o których mowa w art. 11 ust. 4.
6. WDROŻENIE PLANU SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA
- Opis procesów wprowadzanych przez krajowe organy nadzoru w celu:
- a) monitorowania wdrożenia planu skuteczności działania;
 - b) zaradzenia sytuacji, w której w trakcie okresu odniesienia nie zrealizowano docelowych parametrów.
-

ZAŁĄCZNIK III

WZÓR PLANU SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA SIECI, O KTÓRYM MOWA W ART. 10 UST. 5

1. WPROWADZENIE

- 1.1. Opis sytuacji, w tym zakres planu skuteczności działania sieci, uwzględnione funkcje sieciowe, role i obowiązki oraz inne ogólne informacje istotne w odniesieniu do planu.
- 1.2. Opis prognozy ruchu oraz scenariusz makroekonomiczny stanowiący podstawę planu skuteczności działania sieci.
- 1.3. Opis zgodności planu skuteczności działania sieci z planem strategicznym sieci.
- 1.4. Opis rezultatów konsultacji z zainteresowanymi stronami w sprawie projektu planu skuteczności działania sieci, w tym kwestie zgodne i sporne oraz przyczyny braku porozumienia, a także opis rezultatów konsultacji z Radą ds. Zarządzania Siecią.

2. WARTOŚĆ DODANA WNOSZONA PRZEZ MENEDŻERA SIECI

Obszary współpracy służącej wspieraniu zadań i działań państw członkowskich, funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, portów lotniczych oraz cywilnych i wojskowych użytkowników przestrzeni powietrznej.

Opis działań menedżera sieci na rzecz:

- a) opracowania i harmonizacji sieciowych i regionalnych koncepcji operacyjnych;
- b) rozwoju i harmonizacji projektów w zakresie przestrzeni powietrznej w oparciu o priorytety sieciowe, w tym inicjatyw w zakresie transgranicznego projektowania przestrzeni powietrznej;
- c) zmniejszenia nieefektywnego wykorzystania sieci tras i dostępnej przestrzeni powietrznej;
- d) rozwoju usprawnionego zarządzania przestrzenią powietrzną oraz procesów zarządzania przepływem ruchu lotniczego i zarządzania przepustowością;
- e) zharmonizowanego planowania przepustowości oraz pomiaru operacyjnej skuteczności działania;
- f) eliminowania niedoboru kontrolerów ruchu lotniczego w całej sieci;
- g) wzmacniania koordynacji w obszarach technicznych, w tym na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, oraz wspierania interoperacyjności technicznej między systemami instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, a w szczególności z systemami menedżera sieci;
- h) wspierania bezpieczeństwa sieci oraz realizacji, monitorowania i poprawy skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa lokalnego.

3. DOCELOWE PARAMETRY SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA ORAZ CELE I DZIAŁANIA

3.1. Skuteczność działania menedżera sieci w zakresie bezpieczeństwa

- a) docelowy parametr skuteczności działania dla menedżera sieci w zakresie efektywności zarządzania bezpieczeństwem;
- b) opis działań podejmowanych przez menedżera sieci w celu realizacji tego docelowego parametru;
- c) opis działań podejmowanych przez menedżera sieci w celu wyeliminowania nadwyżek ATFM.

3.2. Skuteczność działania menedżera sieci w zakresie efektywności kosztowej

- a) opis działań podejmowanych przez menedżera sieci w celu poprawy swojej efektywności kosztowej.

3.3. Docelowe parametry skuteczności działania i cele właściwe dla poszczególnych funkcji sieciowych

- a) Funkcja projektowania europejskiej sieci tras:
 - (i) docelowe parametry skuteczności działania kluczowego wskaźnika skuteczności działania określonego w załączniku I sekcja 3 pkt 3.1;

- (ii) opis i wyjaśnienie działań służących realizacji docelowych parametrów skuteczności działania dla funkcji projektowania europejskiej sieci tras:
 - działania związane z projektowaniem efektywnej struktury przestrzeni powietrznej,
 - działania związane z lepszym wykorzystaniem przestrzeni powietrznej przez zainteresowane strony zaangażowane w działalność operacyjną,
 - działania związane z optymalizacją lotów;
 - (iii) inne inicjatywy w zakresie efektywności lotu.
- b) Funkcja zarządzania przepływem ruchu lotniczego:
- (i) docelowe parametry skuteczności działania dla każdego odpowiedniego kluczowego wskaźnika skuteczności działania określonego w załączniku I sekcji 3 pkt 4.1;
 - (ii) opis i wyjaśnienie działań służących realizacji docelowych parametrów skuteczności działania dla funkcji zarządzania przepływem ruchu lotniczego:
 - inicjatywy i działania służące ograniczeniu opóźnień ATFM, w tym opóźnień weekendowych i opóźnień wywołanych warunkami pogodowymi, ograniczeniu kar za poszczególne loty, zwiększeniu efektywności ATFM oraz ograniczeniu opóźnień reakcyjnych i nadwyżek,
 - wojskowy wymiar planu;
 - (iii) inne inicjatywy w zakresie przepustowości.
- c) Funkcje koordynacji ograniczonych zasobów:
- (i) funkcja koordynacji częstotliwości radiowych:
 - opis wspierania przepustowości sieci,
 - opis celów szczegółowych;
 - (ii) funkcja koordynacji kodów transpondera radarowego:
 - opis wspierania bezpieczeństwa sieci,
 - opis celów szczegółowych.
4. WDROŻENIE PLANU SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA SIECI
- Opis działań podejmowanych przez menedżera sieci w celu:
- a) wspierania monitorowania i sprawozdawczości w zakresie wdrożenia planu skuteczności działania sieci;
 - b) zaradzenia sytuacji, w której w trakcie okresu odniesienia nie zrealizowano docelowych parametrów;
 - c) komunikacji z krajowymi organami nadzoru.
-

ZAŁĄCZNIK IV

KRYTERIA OCENY PLANÓW I DOCELOWYCH PARAMETRÓW SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA NA SZCZEBLU KRAJOWYM LUB NA SZCZEBLU FUNKCJONALNYCH BLOKÓW PRZESTRZENI POWIETRZNEJ

1. OCENA ZGODNOŚCI KRAJOWYCH DOCELOWYCH PARAMETRÓW SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA LUB DOCELOWYCH PARAMETRÓW SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA NA SZCZEBLU FUNKCJONALNYCH BLOKÓW PRZESTRZENI POWIETRZNEJ

- 1.1. BEZPIECZEŃSTWO

Efektywność zarządzania bezpieczeństwem

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

- 1.2. OCHRONA ŚRODOWISKA

Przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii

Spójność krajowych docelowych parametrów skuteczności działania lub docelowych parametrów skuteczności działania na poziomie FAB z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na każdy rok kalendarzowy okresu odniesienia, poprzez porównanie krajowych docelowych parametrów skuteczności działania lub docelowych parametrów skuteczności działania na poziomie FAB z wartościami odniesienia horyzontalnej efektywności lotu na trasie, określonymi w najnowszej wersji planu usprawnienia europejskiej sieci tras dostępnej w momencie przyjęcia ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania.

Do celów niniejszego ustępu „wartość odniesienia dla horyzontalnej efektywności lotu na trasie” oznacza oszacowaną przez menedżera sieci wartość efektywności lotu dla faktycznej trajektorii na szczebli krajowym lub na szczebli funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, na potrzeby zapewnienia realizacji ogólnounijnego docelowego parametru w zakresie horyzontalnej efektywności lotu na trasie dla faktycznej trajektorii.

- 1.3. PRZEPUSTOWOŚĆ

Średnie opóźnienie ATFM na trasie przypadające na lot

Spójność krajowych docelowych parametrów skuteczności działania lub docelowych parametrów skuteczności działania na poziomie FAB z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na każdy rok kalendarzowy okresu odniesienia, przez porównanie krajowych celów w zakresie skuteczności działania lub parametrów docelowych skuteczności działania na poziomie FAB z wartościami odniesienia horyzontalnej efektywności lotu na trasie, określonymi w najnowszej wersji planu usprawnienia europejskiej sieci tras dostępnej w momencie przyjęcia ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania.

- 1.4. EFEKTYWNOŚĆ KOSZTOWA

Ustalony koszt jednostkowy na trasie

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

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

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

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

- c) Spójność poziomu ustalonych kosztów jednostkowych: porównanie wartości bazowej ustalonego kosztu jednostkowego, o którym mowa w art. 10 ust. 2 lit. a), na poziomie danej strefy pobierania opłat z odpowiednią średnią wartością dla stref pobierania opłat, gdzie określony zgodnie z art. 9 ust. 4 lit. c) kontekst operacyjny i gospodarczy, w jakim działają instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, jest podobny.

- d) Odstępstwo od kryteriów, o których mowa w lit. a)–c), można uznać za konieczne i proporcjonalne, aby:
- (i) umożliwić osiągnięcie docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym przepustowości na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, pod warunkiem że odchylenie od trendu ogólnounijnych ustalonych kosztów jednostkowych wynika wyłącznie z dodatkowych ustalonych kosztów środków niezbędnych do osiągnięcia parametrów docelowych skuteczności działania w kluczowym obszarze działania dotyczącym wydajności; albo
 - (ii) wdrożyć środki restrukturyzacyjne, które prowadzą do powstania kosztów restrukturyzacji, o których mowa w art. 2 ust. 18, pod warunkiem że odchylenie wynika wyłącznie z tych kosztów restrukturyzacji oraz, że w planie skuteczności działania wykazano, że dane środki restrukturyzacyjne przyniosą użytkownikom przestrzeni powietrznej korzyści finansowe netto najpóźniej w kolejnym okresie odniesienia.

2. KOREKTA PROJEKTÓW PLANÓW SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA

2.1. Elementy podlegające korekcie:

- a) środki służące osiągnięciu docelowych parametrów skuteczności działania na poziomie krajowym lub na poziomie FAB w odniesieniu do każdego kluczowego obszaru skuteczności działania, o którym mowa w załączniku II pkt 3.2;
- b) krajowe docelowe parametry skuteczności działania lub docelowe parametry skuteczności działania na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej w zakresie średniego opóźnienia ATFM przylotów przypadającego na lot:
 - (i) porównanie z poziomem i trendem faktycznej skuteczności działania w trakcie okresu odniesienia, który poprzedza okres odniesienia uwzględniony w planie skuteczności działania;
 - (ii) na poziomie portów lotniczych, porównanie skuteczności działania z podobnymi portami lotniczymi;
- c) krajowe docelowe parametry skuteczności działania lub docelowe parametry skuteczności działania na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej w zakresie terminalowego ustalonego kosztu jednostkowego:
 - (i) porównanie z trendem ustalonego kosztu jednostkowego na trasie na szczeblu lokalnym;
 - (ii) porównanie z poziomem i trendem faktycznej skuteczności działania w trakcie okresu odniesienia, który poprzedza okres odniesienia uwzględniony w planie skuteczności działania;
 - (iii) na poziomie portów lotniczych, porównanie skuteczności działania z podobnymi portami lotniczymi;
- d) kluczowe czynniki i parametry użyte do określenia krajowych docelowych parametrów skuteczności działania lub docelowych parametrów skuteczności działania na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, lub skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym efektywności kosztowej:
 - (i) wartości bazowe i założenia użyte do określenia ustalonych kosztów za pierwszy rok okresu odniesienia, w porównaniu z najnowszymi dostępnymi kosztami rzeczywistymi;
 - (ii) prognozy ruchu wykorzystane w planie skuteczności działania oraz, w przypadku gdy prognozy te różnią się od prognoz bazowych STATFOR, przedstawione uzasadnienia;
 - (iii) planowany koszt kapitału w odniesieniu do poziomu i składu regulacyjnej wartości aktywów oraz planowana stopa kosztu kapitału przed podatkiem, w tym oprocentowanie długu i zwrot z kapitału własnego;
 - (iv) ustalone koszty nowych i trwających inwestycji oraz uzasadnienia znaczących inwestycji;
 - (v) ustalone koszty emerytur i założenia, na podstawie których je obliczono;
 - (vi) założenia dotyczące oprocentowania pożyczek finansujących zapewnianie służb żeglugi powietrznej, w tym kwoty, okres kredytowania i inne stosowne informacje dotyczące pożyczek oraz uzgodnienie ze średnim ważonym oprocentowaniem długu przyjętym do wyliczenia stopy kosztu kapitału przed podatkiem oraz kosztu kapitału uwzględnionego w ustalonych kosztach;
 - (vii) metoda zastosowana do podziału kosztów między służbami trasowymi i terminalowymi oraz uzasadnienia wszelkich zmian w zastosowanej metodzie w porównaniu z poprzednim okresem odniesienia;
- e) wartości parametrów podziału ryzyka związanego z ruchem, o których mowa w art. 27 ust. 2 i 3 oraz, w przypadku dostosowania przez krajowy organ nadzoru wartości wspomnianych parametrów zgodnie z art. 27 ust. 5, uzasadnienia przekazane w odniesieniu do wspomnianych wartości;

- f) system lub systemy zachęt, o których mowa w art. 11;
 - g) korzyści i synergia w zakresie skuteczności działania osiągnięte dzięki inicjatywom współpracy transgranicznej, w tym dzięki współpracy na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej lub w ramach sojuszków sektorów przemysłu;
 - h) w odniesieniu do stosowania uproszczonego systemu opłat, o którym mowa w art. 34, sprawdzenie, czy spełniono kryteria, o których mowa w art. 34 ust. 2.
-

ZAŁĄCZNIK V

KRYTERIA OCENY PROJEKTU PLANU SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA SIECI

- a) Kompletność projektu planu skuteczności działania sieci pod względem elementów niezbędnych do oceny zgodności z wymogami wymienionymi w art. 10 ust. 5 i w załączniku III;
- b) całościowy charakter działań podejmowanych przez menedżera sieci w celu wspierania optymalizacji sieci, obejmujących działania wymienione w załączniku III pkt 2;
- c) spójność celów menedżera sieci w zakresie skuteczności zarządzania bezpieczeństwem z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania, dzięki którym – dla każdego roku kalendarzowego okresu odniesienia – poziom skuteczności zarządzania bezpieczeństwem odpowiada co najmniej odpowiednim ogólnounijnym docelowym parametrom skuteczności działania;
- d) środki poprawy efektywności lotu opracowane dzięki funkcji projektowania europejskiej sieci tras;
- e) zmniejszenie opóźnienia ATFM na trasie uzyskane dzięki wspólnym procesom decyzyjnym na poziomie sieci i działaniom centrum operacyjnego menedżera sieci;
- f) zmniejszenie opóźnienia ATFM przylotów uzyskane dzięki wspólnym procesom decyzyjnym na poziomie sieci i działaniom centrum operacyjnego menedżera sieci;
- g) adekwatność działań służących realizacji docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie funkcji sieciowych, w tym istotność inwestycji i wydatków kapitałowych pod kątem centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym w Europie, wspólnych projektów, o których mowa w art. 15a rozporządzenia (WE) nr 550/2004 i w rozporządzeniu (UE) nr 409/2013 oraz – w stosownych przypadkach – planu strategicznego sieci.

ZAŁĄCZNIK VI

WYKAZ DANYCH DOTYCZĄCYCH SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA PRZEKAZYWANYCH KOMISJI NA POTRZEBY MONITOROWANIA SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA ZGODNIE Z ART. 36 UST. 1 I ART. 37**1. DANE PRZEKAZYWANE PRZEZ KRAJOWE ORGANY NADZORU****1.1. Krajowe organy nadzoru zapewniają comiesięczne przekazywanie następujących danych:**

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

1.2. Krajowe organy nadzoru zapewniają przekazywanie co roku następujących danych:

- a) zdarzeń związanych z bezpieczeństwem w zakresie zarządzania ruchem lotniczym;
- b) informacji dotyczących zaleceń w sprawie bezpieczeństwa i działań naprawczych przeprowadzonych na podstawie analizy lub badania incydentów związanych z zarządzaniem ruchem lotniczym, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 ⁽¹⁾ i rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 ⁽²⁾;
- c) informacji zebranych przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, operatorów portów lotniczych i przewoźników lotniczych za pośrednictwem zautomatyzowanych systemów archiwizacji danych o bezpieczeństwie, w miarę ich dostępności, co najmniej na temat wtargnięć na pas startowy i naruszeń minimów separacji;
- d) trendów dotyczących – przynajmniej – naruszeń minimów separacji i wtargnięć na pas startowy we wszystkich jednostkach służb żeglugi powietrznej;

2. DANE PRZEKAZYWANE PRZEZ INSTYTUCJE ZAPEWNIAJĄCE SŁUŻBY ŻEGLUGI POWIETRZNEJ**2.1. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej przekazują co roku następujące dane:**

- a) dane, o których mowa w specyfikacji organizacji Eurocontrol zatytułowanej „EUROCONTROL Specification for Economic Information Disclosure” [Specyfikacja dotycząca ujawniania informacji ekonomicznych], wydanie 2.6 z 31 grudnia 2008 r. oznaczone jako EUROCONTROL-SPEC-0117, do celów przekazywania danych do roku 2013 włącznie, oraz wydanie 3.0 z 4 grudnia 2012 r. – począwszy od 2014 r.

Dane te należy przekazywać przed dniem 15 lipca roku n+1, z wyjątkiem danych długoterminowych, które należy przekazywać do dnia 1 listopada roku n+1;

- b) informacje wymagane do monitorowania kluczowych wskaźników skuteczności działania i wskaźników monitorowania, o których mowa w załączniku I sekcji 2 pkt 1.1 i 1.2;

Informacje te należy przekazywać przed dniem 1 lutego każdego roku;

- c) informacje na temat zdarzeń związanych z bezpieczeństwem zebrane za pośrednictwem zautomatyzowanych systemów archiwizacji danych o bezpieczeństwie, jeżeli są one dostępne;
- d) trendy dotyczące – przynajmniej – naruszeń minimów separacji i wtargnięć na pas startowy we wszystkich jednostkach służb żeglugi powietrznej pochodzące zarówno z dobrowolnych sprawozdań, jak i zautomatyzowanych systemów archiwizacji danych o bezpieczeństwie, jeżeli są one dostępne.

2.2. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej przekazują dane, o których mowa w art. 4, na wniosek.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz.U. L 295 z 12.11.2010, s. 35).

⁽²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylenia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007 (Dz.U. L 122 z 24.4.2014, s. 18).

3. DANE PRZEŻYWANE PRZEZ OPERATORÓW PORTÓW LOTNICZYCH W PRZYPADKU PORTÓW LOTNICZYCH, KTÓRE OBSŁUGUJĄ CO NAJMNIEJ 80 000 OPERACJI LOTNICZYCH IFR ROCZNIE

Operatorzy portów lotniczych przekazują następujące dane:

- a) dane, o których mowa w specyfikacji organizacji Eurocontrol zatytułowanej „Airport Operator Data Flow – Data Specification” [Przepływ danych przekazywanych przez operatorów portów lotniczych – specyfikacja dotycząca danych], wydanie 1.0 z 2018 r.

Dane te należy przekazywać co miesiąc;

- b) informacje na temat zdarzeń związanych z bezpieczeństwem zebrane za pośrednictwem zautomatyzowanych systemów archiwizacji danych o bezpieczeństwie, jeżeli są one dostępne.

Informacje te należy przekazywać co roku.

4. DANE PRZEKAZYWANE PRZEZ KOORDYNATORÓW PORTÓW LOTNICZYCH

Koordinatorzy portów lotniczych udostępniają dane, o których mowa w art. 4 ust. 8 lit. c) i d) rozporządzenia (EWG) nr 95/93, dwa razy w roku, zgodnie z terminami, o których mowa w art. 6 tego rozporządzenia.

5. DANE PRZEKAZYWANE PRZEZ UŻYTKOWNIKÓW PRZESTRZENI POWIETRZNEJ

Użytkownicy przestrzeni powietrznej przekazują następujące dane:

- a) dane, o których mowa w specyfikacji organizacji Eurocontrol zatytułowanej „Air Transport Operator Data Flow – Data Specification” [Przepływ danych przekazywanych przez przewoźników lotniczych – specyfikacja dotycząca danych], wydanie 1.0 z 2018 r.

Dane te należy przekazywać co miesiąc;

- b) informacje na temat zdarzeń związanych z bezpieczeństwem zebrane za pośrednictwem zautomatyzowanych systemów archiwizacji danych o bezpieczeństwie, jeżeli są one dostępne.

Informacje te należy przekazywać co roku.

6. DANE PRZEKAZYWANE PRZEZ MENEDŻERA SIECI

Menedżer sieci przekazuje co miesiąc dane wymagane do monitorowania kluczowych wskaźników skuteczności działania i wskaźników monitorowania, o których mowa w załączniku I sekcja 1 pkt 2 i 3, załączniku I sekcja 2 pkt 2 i 3 oraz załączniku I sekcja 3.

ZAŁĄCZNIK VII

KOSZTY USTALONE I KOSZTY RZECZYWISTE**1. TABELA SPRAWOZDAWCZA DOTYCZĄCA KOSZTÓW CAŁKOWITYCH I KOSZTÓW JEDNOSTKOWYCH**

- 1.1. Z wykorzystaniem wzoru zawartego w tabeli 1 osobno dla każdego właściwego podmiotu ponoszącego koszty w strefie pobierania opłat wypełnia się tabelę sprawozdawczą dotyczącą kosztów całkowitych i kosztów jednostkowych. Dodatkowo z wykorzystaniem wzoru zawartego w tabeli 1 wypełnia się skonsolidowaną tabelę sprawozdawczą, sumując dane otrzymane od właściwych podmiotów dla danej strefy pobierania opłat.

Jeżeli chodzi o terminalowe służby żeglugi powietrznej, z wykorzystaniem wzoru zawartego w tabeli 1 w odniesieniu do każdego portu lotniczego podlegającego niniejszemu rozporządzeniu wypełnia się dodatkową tabelę sprawozdawczą dotyczącą kosztów całkowitych i kosztów jednostkowych. Jeżeli państwa członkowskie zdecydują o stosowaniu przepisów niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do innych portów lotniczych, o których mowa w art. 1 ust. 4, w skonsolidowanej tabeli z wykorzystaniem wzoru zawartego w tabeli 1 można przedstawić koszty dla tych portów lotniczych, z wyjątkiem kosztów całkowitych, o których mowa w pkt 4.2 wzoru zawartego w tabeli 1, które należy przedstawić osobno dla każdego portu lotniczego.

Jeżeli strefa pobierania opłat obejmuje przestrzeń powietrzną więcej niż jednego państwa członkowskiego, wspólną tabelę sprawozdawczą opartą na wzorze zawartym w tabeli 1 wypełnia się zgodnie z wymogami w zakresie zgodności i jednolitości, o których mowa w art. 21 ust. 4.

- 1.2. Tabele sprawozdawcze dotyczące kosztów całkowitych i kosztów jednostkowych, o których mowa w pkt 1.1, wypełnia się w ramach planu skuteczności działania na każdy rok kalendarzowy okresu odniesienia oraz co roku na potrzeby sprawozdawczości w zakresie kosztów rzeczywistych i faktycznych jednostek usługowych. Faktyczne jednostki usługowe ustala się na podstawie danych przedstawionych przez podmiot, który zbiera opłaty i fakturuje je. Wszelkie rozbieżności w porównaniu z tymi danymi muszą zostać należycie uzasadnione w informacjach uzupełniających.

Tabela 1 - Koszty całkowite i koszty jednostkowe

Strefa pobierania opłat											
Waluta											
Nazwa podmiotu											
		Ustalane koszty – 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 w tym 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 Dozór											
2.5 Poszukiwania i ratownictwo											
2.6 Informacja lotnicza											
2.7 Służby meteorologiczne											
2.8 Koszty dozoru											
2.9 Inne koszty państwa											
2.10 Koszty całkowite											
Ogółem % n/n-1											
3. Informacje uzupełniające (w wartościach nominalnych)											
Średnie posiadane aktywa											
3.1 Wartość księgowa netto środków trwałych											
3.2 Korekty sumy aktywów											
3.3 Aktywa obrotowe netto											
3.4 Posiadane aktywa ogółem											
Koszt kapitału %											
3.5 Koszt kapitału przed opodatkowaniem											
3.6 Stopa zwrotu z kapitału własnego											
3.7 Średnia stopa oprocentowania zadłużenia											
3.8 Udział finansowania z kapitału własnego											
Koszt wspólnych projektów											
3.9 Wspólne projekty											
Koszty nowych i trwających inwestycji											
3.10 Amortyzacja											
3.11 Koszt kapitału											
3.12 Koszt leasingu											
Koszty Eurocontrol											
3.13 Koszty Eurocontrol (EUR)											
3.14 Kurs wymiany (jeśli dotyczy)											
3.15 Koszty Eurocontrol (waluta krajowa)											
4. Całkowite koszty po odliczeniu kosztów służb dla zwolnionych lotów (w wartościach nominalnych)											
4.1 Koszty dla zwolnionych lotów VFR											
4.2 Ustalane koszty / koszty rzeczywiste ogółem											
5. KPI efektywności kosztowej – ustalony/rzeczywisty koszt jednostkowy (w wartościach realnych)											
5.1 Inflacja %											
5.2 Wskaźnik inflacji (1)											
5.3 Całkowite koszty 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 posiadanych aktywów w '000 – jednostki usługowe w '000

(1) Wskaźnik inflacji – podstawa 100 w N-3

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

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

2. INFORMACJE UZUPEŁNIAJĄCE TABELĘ SPRAWOZDAWCZĄ DOTYCZĄCĄ KOSZTÓW CAŁKOWITYCH I KOSZTÓW JEDNOSTKOWYCH
- 2.1. Wraz z informacjami uwzględnionymi w tabelach sprawozdawczych dotyczących kosztów całkowitych i kosztów jednostkowych, o których mowa w pkt 1.1, przed rozpoczęciem okresu odniesienia, w ramach planu skuteczności działania należy przedstawić następujące informacje uzupełniające:
- a) opis zastosowanej metody podziału kosztów urządzeń i służb między poszczególnymi służbami żeglugi powietrznej na podstawie wykazu urządzeń i służb zawartego w regionalnym planie żeglugi powietrznej ICAO dla regionu europejskiego (dok. 7754), zgodnie z najnowszymi zmianami, oraz opis zastosowanej metody podziału tych kosztów między poszczególnymi strefami pobierania opłat;
 - b) opis zastosowanej metody i założeń przyjętych do określenia kosztów służb żeglugi powietrznej zapewnianych na potrzeby lotów VFR, jeżeli loty VFR objęto zwolnieniami zgodnie z art. 31 ust. 3, art. 31 ust. 4 i art. 31 ust. 5;
 - c) kryteria stosowane do podziału kosztów między służby terminalowe i trasowe, zgodnie z art. 22 ust. 5;
 - d) rozbić 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 zastosowanej metody przypisywania łącznych kosztów meteorologicznych i kosztów podstawowych MET, o których mowa w lit. d), lotnictwu cywilnemu i podziału między strefy pobierania opłat;
 - f) dla każdego podmiotu – opis składowych każdej pozycji ustalonych kosztów według rodzaju i według służb (tabela 1 pkt 1 i 2), wraz z wyjaśnieniem głównych czynników uzasadniających planowane zmiany w okresie odniesienia;
 - g) dla każdego podmiotu, opis i wyjaśnienie przyjętej metody obliczania kosztów amortyzacji (pkt 1.3 tabeli 1): koszty historyczne lub bieżące, o których mowa w art. 22 ust. 4 akapit czwarty oraz, w przypadku zastosowania systemu rachunkowości opartego na koncepcji kosztów bieżących, przedstawienie porównywalnych danych dotyczących kosztów historycznych;
 - h) dla każdego podmiotu – opis i założenia w odniesieniu do każdej pozycji dodatkowych informacji (tabela 1 pkt 3), wraz z wyjaśnieniem głównych czynników uzasadniających zmiany w okresie odniesienia;
 - i) dla każdego podmiotu, opis założeń przyjętych do obliczenia kosztu kapitału (pkt 1.4 tabeli 1), w tym skład posiadanych aktywów, zwrot z kapitału własnego, średnie oprocentowanie długu oraz udział finansowania posiadanych aktywów za pośrednictwem długu i kapitału własnego;
 - j) opis ustalonych kosztów wspólnych projektów (tabela 1 pkt 3.9).
- Wszelkie zmiany w lit. a)–j) w okresie odniesienia zgłasza się przekazując informacje dostarczane zgodnie z pkt 2.2.
- 2.2. Wraz z informacjami uwzględnionymi w tabelach sprawozdawczych dotyczących kosztów całkowitych i kosztów jednostkowych, o których mowa w pkt 1.1, co roku należy przedstawić następujące informacje uzupełniające:
- a) dla każdego podmiotu i dla każdej pozycji kosztowej, opis uwzględnionych kosztów rzeczywistych oraz różnicy między nimi kosztami a ustalonymi kosztami w każdym roku okresu odniesienia;
 - b) opis zgłaszanych faktycznych jednostek usługowych oraz opis wszelkich różnic między wspomnianymi jednostkami a danymi przedstawionymi przez podmiot, który zbiera opłaty i fakturuje je, a także wszelkich różnic między wspomnianymi jednostkami a prognozą określoną w planie skuteczności działania, w każdym roku okresu odniesienia;
 - c) podział kosztów rzeczywistych wspólnych projektów na poszczególne projekty;
 - d) uzasadnienie różnicy między ustalonym kosztem a kosztem rzeczywistym nowych i trwających inwestycji instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, a także różnicy między planowaną a faktyczną datą rozpoczęcia eksploatacji środków trwałych finansowanych w ramach tych inwestycji w każdym roku okresu odniesienia;
 - e) opis projektów inwestycyjnych dodanych, anulowanych lub zastąpionych w okresie odniesienia w odniesieniu do projektów znaczących inwestycji uwzględnionych w planie skuteczności działania i zatwierdzonych przez krajowy organ nadzoru zgodnie z art. 28 ust. 4.
-

ZAŁĄCZNIK VIII

**WYMOGI DOTYCZĄCE OBLICZANIA TRASOWYCH I TERMINALOWYCH JEDNOSTEK USŁUGOWYCH,
O KTÓRYCH MOWA W ART. 25****1. Obliczanie trasowych jednostek usługowych**

1.1. Trasowe jednostki usługowe obliczane są jako iloczyn czynnika odległości oraz czynnika masy dla danego lotu. Na całkowitą liczbę trasowych jednostek usługowych składają się: całkowita liczba jednostek usługowych w odniesieniu do lotów IFR, a także jednostki usługowe w odniesieniu do lotów VFR, jeżeli lotów tych nie objęto zwolnieniem zgodnie z art. 31 ust. 3, art. 31 ust. 4 i art. 31 ust. 5.

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

Uwzględniana odległość zmniejszana jest o 20 kilometrów dla każdego startu i każdego lądowania w strefie pobierania opłat.

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

1.4. Jeżeli w certyfikacie danego statku powietrznego podano kilka maksymalnych certyfikowanych mas startowych, stosuje się największą z nich.

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

Jeżeli czynnik masy nie jest znany, oblicza się go, stosując masę najcięższych znanych istniejących statków powietrznych tego samego typu.

1.6. Jeżeli opłaty są fakturowane na poziomie regionalnym, państwa członkowskie mogą przyjąć wspólne zasady stosowania.

2. Obliczanie terminalowych jednostek usługowych

2.1. Terminalowa jednostka usługowa równa jest czynnikowi masy dla danego statku powietrznego.

2.2. Czynniki masy, wyrażony z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku, oblicza się jako iloraz uzyskany przez podzielenie przez pięćdziesiąt liczby ton metrycznych stanowiącej maksymalną certyfikowaną masę startową danego statku powietrznego wskazaną w certyfikacie, o której mowa w załączniku VIII pkt 1.3–1.5, podniesiony do potęgi 0,7.

ZAŁĄCZNIK IX

STAWKI JEDNOSTKOWE

1. TABELE SPRAWOZDAWCZE DOTYCZĄCE OBLICZANIA STAWEK JEDNOSTKOWYCH

Z wykorzystaniem wzoru zawartego w tabeli 2 co roku i osobno dla każdego właściwego podmiotu ponoszącego koszty w strefie pobierania opłat wypełnia się tabelę sprawozdawczą dotyczącą obliczania stawek jednostkowych wypełnia się. Dodatkowo z wykorzystaniem wzoru zawartego w tabeli 2 co roku wypełnia się skonsolidowaną tabelę sprawozdawczą, sumując dane otrzymane od właściwych podmiotów dla danej strefy pobierania opłat.

2. TABELE SPRAWOZDAWCZE DOTYCZĄCE INFORMACJI UZUPEŁNIAJĄCYCH W SPRAWIE KOREKT

Z wykorzystaniem wzoru zawartego w tabeli 3 co roku dla każdej strefy pobierania opłat wypełnia się skonsolidowaną tabelę sprawozdawczą dotyczącą informacji uzupełniających w sprawie korekt.

3. TABELE SPRAWOZDAWCZE DOTYCZĄCE INFORMACJI UZUPEŁNIAJĄCYCH W SPRAWIE WSPÓLNYCH PROJEKTÓW I W SPRAWIE PRZYCHODÓW Z UNIJNYCH PROGRAMÓW POMOCY

Z wykorzystaniem wzoru zawartego w tabeli 4 co roku dla każdej strefy pobierania opłat wypełnia się skonsolidowaną tabelę sprawozdawczą dotyczącą informacji uzupełniających w sprawie wspólnych projektów i w sprawie przychodów z unijnych programów pomocy.

Tabela 2 – Obliczanie stawki jednostkowej

Strefa pobierania opłat Waluta Nazwa podmiotu		Okres odniesienia				
Tabela 2 A – Korekty dotyczące roku n		N	N+1	N+2	N+3	N+4
A. Podział kosztów						
Ustalane koszty						
1.1	Ustalane koszty w wartościach nominalnych – z wyłączeniem VFR – tabela 1 (art. 22)					
Obliczanie korekty o inflację						
2.1	Ustalane koszty 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 (art. 26)					
Różnice między kosztami ustalonymi a kosztami rzeczywistymi, o których mowa w art. 28 ust. 4 – art. 28 ust. 6						
3.1	Nowe i trwające inwestycje (art. 28 ust. 4)					
3.3	Właściwe organy i koszty kwalifikowalnych podmiotów (art. 28 ust. 5)					
3.4	Koszty Eurocontrol (art. 28 ust. 5)					
3.5	Koszty emerytur (art. 28 ust. 6)					
3.6	Odstetki od pożyczek (art. 28 ust. 6)					
3.7	Zmiany przepisów (art. 28 ust. 6)					
3.8	Różnice między kosztami ustalonymi a kosztami rzeczywistymi w odniesieniu do roku n (art. 28 ust. 4 – art. 28 ust. 6)					
B. Podział ryzyka związanego z ruchem						
Korekta podziału ryzyka związanego z ruchem						
4.1	Ustalane koszty podlegające podziałowi ryzyka związanego z ruchem					
4.2	% różnicy, % o którym mowa w art. 27 ust. 2 i art. 27 ust. 5					
4.3	Podział ryzyka związanego z ruchem – % dodatkowych przychodów zwrócony użytkownikom					
4.4	Podział ryzyka związanego z ruchem – % utraconych przychodów przeniesiony na użytkowników przestrzeni powietrznej					
4.5	% różnicy, o którym mowa w art. 27 ust. 4					
4.6	Prognoza jednostek usługowych ogółem (plan skuteczności działania)					
4.7	Faktyczna liczba jednostek usługowych ogółem					
4.8	Faktyczna liczba / prognoza jednostek usługowych ogółem (w %)					
4.9	Podział ryzyka związanego z ruchem w odniesieniu do roku n (art. 27 ust. 2 – art. 27 ust. 5)					
Korekta ruchu						
5.1	W odniesieniu do ustalonych kosztów niepodlegających podziałowi ryzyka związanego z ruchem (art. 27 ust. 8)					
5.2	Korekta stawki jednostkowej na rok n niepodlegająca podziałowi ryzyka związanego z ruchem (art. 27 ust. 9)					
5.3	Korekta ruchu w odniesieniu do roku n (art. 27 ust. 8 – art. 27 ust. 9)					
C. Systemy zachęt finansowych w zakresie przepustowości i ochrony środowiska						
Korekty dotyczące zachęt finansowych						
6.1	Zachęty finansowe w zakresie przepustowości (art. 11 ust. 4)					
6.2	Zachęty finansowe w zakresie ochrony środowiska (art. 11 ust. 4)					
6.3	Dodatkowe zachęty finansowe w zakresie przepustowości (art. 11 ust. 4)					
6.4	Zachęty finansowe w odniesieniu do roku n (art. 11 ust. 3 – art. 11 ust. 4)					
D. Inne korekty						
Modulacja opłat						
7.1	Korekta zapewniająca neutralność modulacji opłat dla przychodów w roku n (art. 32 ust. 1)					
Korekta stawki jednostkowej						
8.1	Tymczasowa stawka jednostkowa stosowana w roku n					
8.2	Różnica w przychodach wynikająca z czasowego stosowania stawki jednostkowej w roku n (art. 29 ust. 5)					
Finansowanie skrośne między strefami pobierania opłat						
9.1	Finansowanie skrośne na rzecz (-) / ze strony (+) innych stref pobierania opłat w odniesieniu do roku n					
Inne przychody						
10.1	Unijne programy pomocy (art. 25 ust. 3 lit. a))					
10.2	Krajowe finansowanie publiczne (art. 25 ust. 3 lit. a))					
10.3	Działalność gospodarcza (art. 25 ust. 3 lit. b))					
10.4	Przychody z umów z operatorami portów lotniczych (art. 25 ust. 3 lit. c))					
10.5	Inne przychody ogółem w odniesieniu do roku n (art. 25 ust. 3)					
Stosowanie niższej stawki jednostkowej						
11.1	Strata przychodów wynikająca ze stosowania niższej stawki jednostkowej w roku n (art. 29 ust. 6)					
12	Ogółem korekty w odniesieniu do roku n					
Tabela 2 B – Obliczanie stawki jednostkowej na rok n (1)						
		N	N+1	N+2	N+3	N+4
13.1	Ustalane koszty w wartościach nominalnych – z wyłączeniem VFR (art. 25 ust. 2 lit. a))					
13.2	Korekta o inflację: kwota przeniesiona na rok n (art. 25 ust. 2 lit. b))					
13.3	Korekta podziału ryzyka związanego z ruchem: kwoty przeniesione na rok n (art. 25 ust. 2 lit. c))					
13.4	Różnice między kosztami opisanymi w art. 28 ust. 4–6: kwoty przeniesione na rok n (art. 25 ust. 2 lit. d))					
13.5	Zachęty finansowe: kwoty przeniesione na rok n (art. 25 ust. 2 lit. e))					
13.6	Modulacja opłat: kwoty przeniesione na rok n (art. 25 ust. 2 lit. f))					
13.7	Korekta ruchu: kwoty przeniesione na rok n (art. 25 ust. 2 lit. g) i h))					
13.8	Inne przychody (art. 25 ust. 2 lit. i))					
13.9	Finansowanie skrośne między strefami pobierania opłat (art. 25 ust. 2 lit. j))					
13.10	Różnica w przychodach wynikająca z czasowego stosowania stawki jednostkowej (art. 25 ust. 2 lit. k))					
13.11	Suma całkowita na potrzeby obliczania stawki jednostkowej na rok n					
13.12	Prognoza jednostek usługowych ogółem na rok n (plan skuteczności działania)					
13.13	Stawka jednostkowa na rok n zgodnie z art. 25 ust. 2 (w walucie krajowej)					
13.14	Zmniejszenie zgodnie z art. 29 ust. 6, w stosownych przypadkach (w walucie krajowej)					
14	Obowiązująca stawka jednostkowa na rok n					

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

(1) W tym korekty dotyczące poprzednich okresów odniesienia (art. 25 ust. 2 lit. i))

Tabela 3 - Informacje uzupełniające o korektach

Strefa pobierania opłat

Informacje uzupełniające o korektach	Kwoty	N	N+1	N+2	N+3	N+4	Po okresie referencyjnym
Korekta o inflację w roku n							
Korekta o inflację w roku n+1							
Korekta o inflację w roku n+2							
Korekta o inflację w roku n+3							
Korekta o inflację w roku n+4							
Korekta o inflację ogółem (art. 26)							
Korekta podziału ryzyka w roku n							
Korekta podziału ryzyka w roku n+1							
Korekta podziału ryzyka w roku n+2							
Korekta podziału ryzyka w roku n+3							
Korekta podziału ryzyka w roku n+4							
Korekta podziału ryzyka związanego z ruchem ogółem (art. 27 ust. 2 – art. 27 ust. 5)							
Różnice w kosztach inwestycji w roku n							
Różnice w kosztach inwestycji w roku n+1							
Różnice w kosztach inwestycji w roku n+2							
Różnice w kosztach inwestycji w roku n+3							
Różnice w kosztach inwestycji w roku n+4							
Korekta kosztów dotyczących nowych inwestycji ogółem (art. 28 ust. 4)							
Różnice w kosztach właściwych organów i kompetentnych jednostek w roku n							
Różnice w kosztach właściwych organów i kompetentnych jednostek w roku n+1							
Różnice w kosztach właściwych organów i kompetentnych jednostek w roku n+2							
Różnice w kosztach właściwych organów i kompetentnych jednostek w roku n+3							
Różnice w kosztach właściwych organów i kompetentnych jednostek w roku n+4							
Korekta kosztów właściwych organów i kompetentnych jednostek ogółem (art. 28 ust. 5)							
Różnice w kosztach Eurocontrol w roku n							
Różnice w kosztach Eurocontrol w roku n+1							
Różnice w kosztach Eurocontrol w roku n+2							
Różnice w kosztach Eurocontrol w roku n+3							
Różnice w kosztach Eurocontrol w roku n+4							
Korekta kosztów Eurocontrol ogółem (art. 28 ust. 5)							
Różnice w kosztach emerytur w roku n							
Różnice w kosztach emerytur w roku n+1							
Różnice w kosztach emerytur w roku n+2							
Różnice w kosztach emerytur w roku n+3							
Różnice w kosztach emerytur w roku n+4							
Korekta kosztów emerytur ogółem (art. 28 ust. 6)							
Różnice w odsetkach od pożyczek w roku n							
Różnice w odsetkach od pożyczek w roku n+1							
Różnice w odsetkach od pożyczek w roku n+2							
Różnice w odsetkach od pożyczek w roku n+3							
Różnice w odsetkach od pożyczek w roku n+4							
Korekta odsetek od pożyczek ogółem (art. 28 ust. 6)							
Koszty wynikające ze zmian przepisów w roku n							
Koszty wynikające ze zmian przepisów w roku n+1							
Koszty wynikające ze zmian przepisów w roku n+2							
Koszty wynikające ze zmian przepisów w roku n+3							
Koszty wynikające ze zmian przepisów w roku n+4							
Korekta wynikająca ze zmian przepisów ogółem (art. 28 ust. 6)							
Zachęty finansowe w roku n							
Zachęty finansowe w roku n+1							
Zachęty finansowe w roku n+2							
Zachęty finansowe w roku n+3							
Zachęty finansowe w roku n+4							
Zachęty finansowe ogółem (art. 11 ust. 3 – art. 11 ust. 4)							
Modulacja opłat w roku n							
Modulacja opłat w roku n+1							
Modulacja opłat w roku n+2							
Modulacja opłat w roku n+3							
Modulacja opłat w roku n+4							
Korekta wynikająca z modulacji opłat ogółem (art. 32 ust. 1)							
Korekta ruchu w roku n							
Korekta ruchu w roku n+1							
Korekta ruchu w roku n+2							
Korekta ruchu w roku n+3							
Korekta ruchu w roku n+4							
Korekta ruchu ogółem (art. 27 ust. 8 i art. 27 ust. 9)							

Przychody uzyskane z unijnych programów pomocy w roku n							
Przychody uzyskane z unijnych programów pomocy w roku n+1							
Przychody uzyskane z unijnych programów pomocy w roku n+2							
Przychody uzyskane z unijnych programów pomocy w roku n+3							
Przychody uzyskane z unijnych programów pomocy w roku n+4							
Przychody uzyskane z unijnych programów pomocy ogółem (art. 25 ust. 3 lit. a))							
Przychody uzyskane z krajowego finansowania publicznego w roku n							
Przychody uzyskane z krajowego finansowania publicznego w roku n+1							
Przychody uzyskane z krajowego finansowania publicznego w roku n+2							
Przychody uzyskane z krajowego finansowania publicznego w roku n+3							
Przychody uzyskane z krajowego finansowania publicznego w roku n+4							
Przychody uzyskane z krajowego finansowania publicznego ogółem (art. 25 ust. 3 lit. a))							
Przychody z działalności gospodarczej w roku n							
Przychody z działalności gospodarczej w roku n+1							
Przychody z działalności gospodarczej w roku n+2							
Przychody z działalności gospodarczej w roku n+3							
Przychody z działalności gospodarczej w roku n+4							
Przychody z działalności gospodarczej ogółem (art. 25 ust. 3 lit. b))							
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 umów z operatorami portów lotniczych ogółem (art. 25 ust. 3 lit. c))							
Różnica w przychodach – zmiana stawek jednostkowych w roku n							
Różnica w przychodach – zmiana stawek jednostkowych w roku n+1							
Różnica w przychodach – zmiana stawek jednostkowych w roku n+2							
Różnica w przychodach – zmiana stawek jednostkowych w roku n+3							
Różnica w przychodach – zmiana stawek jednostkowych w roku n+4							
Różnica w przychodach wynikająca z czasowego stosowania stawek jednostkowych (art. 29 ust. 5)							

Kwoty w '000 (waluta krajowa)

4. INFORMACJE UZUPEŁNIAJĄCE TABELĘ SPRAWOZDAWCZĄ, O KTÓRYCH MOWA W PKT 1, 2 ORAZ 3

Wraz z informacjami uwzględnionymi w tabelach sprawozdawczych dotyczących obliczania stawek jednostkowych i dotyczących informacji uzupełniających w sprawie korekt, o których mowa w pkt 1 i 2, należy przedstawić następujące informacje uzupełniające:

- a) opis i uzasadnienie dotyczące ustanowienia różnych stref pobierania opłat, w szczególności w odniesieniu do stref pobierania opłat terminalowych i ewentualnego subsydiowania krzyżowego pomiędzy strefami pobierania opłat;
- b) opis polityki w dziedzinie zwolnień i środków finansowych zastosowanych do pokrycia wynikających z tego kosztów;
- c) opis korekt wynikających z mechanizmu podziału ryzyka związanego z ruchem zgodnie z art. 27;
- d) opis różnic między ustalonymi kosztami a kosztami rzeczywistymi w roku wynikających ze zmian w kosztach, o których mowa w art. 28 ust. 3, w tym opis zmian, o których mowa w przytoczonym artykule;
- e) opis korekt wynikających z nieprzewidzianych zmian w kosztach zgodnie z art. 28 ust. 3–6;
- f) opis innych przychodów, jeżeli dotyczy, z podziałem na poszczególne kategorie określone w art. 25 ust. 3;
- g) opis stosowania systemów zachęt finansowych, o których mowa w art. 11 ust. 3 i art. 11 ust. 4, w roku n oraz wynikających z nich korzyści i strat finansowych; opis i wyjaśnienie modulacji opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej stosowanych w stosownych przypadkach w roku n zgodnie z art. 32 oraz wynikających z nich korekt;
- h) opis korekt związanych z tymczasowym stosowaniem stawki jednostkowej zgodnie z art. 29 ust. 5;
- i) opis finansowania skróśnego między *strefami* pobierania opłat trasowych lub między strefami pobierania opłat terminalowych, zgodnie z art. 15 ust. 2 lit. e) rozporządzenia 550/2004;
- j) informacje dotyczące stosowania, na podstawie art. 29 ust. 6, stawki jednostkowej niższej od stawki obliczonej zgodnie z art. 25 ust. 2 oraz informacje dotyczące środków finansowania wynikającej z tego różnicy w przychodach;
- k) informacje i podział korekt odnoszących się do poprzednich okresów odniesienia mających wpływ na obliczanie stawki jednostkowej.

Wraz z informacjami uwzględnionymi w tabelach sprawozdawczych dotyczących informacji uzupełniających w sprawie wspólnych projektów i w sprawie unijnych programów pomocy, o których mowa w pkt 3, należy przedstawić następujące informacje uzupełniające:

- l) informacje na temat kosztów wspólnych projektów i innych finansowanych projektów w podziale na poszczególne projekty, a także na temat funduszy publicznych uzyskanych od organów publicznych na te projekty.

ZAŁĄCZNIK X

KRYTERIA DO OCENY, CZY SŁUŻBY, O KTÓRYCH MOWA W ART. 35 UST. 1, SĄ ZAPEWNIANE NA WARUNKACH RYNKOWYCH

1. Zakres, w jakim instytucje zapewniające służby mogą swobodnie zdecydować o zapewnianiu lub wycofywać się z zapewniania tych służb:
 - a) istnienie jakichkolwiek znaczących przeszkód prawnych, gospodarczych lub innych przeszkód, które mogłyby uniemożliwić instytucji zapewniającej służby oferowanie zapewniania lub kontynuowanie zapewniania tych służb;
 - b) zakres, czas trwania i wartość umów o zapewnianie służb;
 - c) istnienie procedur umożliwiających przenoszenie – na inny podmiot przez podmiot zasiedziały lub udostępnianie w inny sposób innemu podmiotowi przez ten podmiot – rzeczowych aktywów trwałych, aktywów niematerialnych i prawnych, własności intelektualnej oraz personelu.
2. Zakres, w jakim istnieje swoboda wyboru instytucji zapewniającej służby, w tym – w przypadku portów lotniczych – opcja korzystania z własnych terminalowych służb żeglugi powietrznej:
 - a) istnienie barier prawnych, umownych lub praktycznych utrudniających zmianę instytucji zapewniającej służby lub – w przypadku terminalowych służb żeglugi powietrznej – wybór opcji korzystania z własnych służb żeglugi powietrznej;
 - b) istnienie procesu konsultacji służącego uwzględnieniu opinii użytkowników przestrzeni powietrznej przy zmianie ustaleń dotyczących świadczenia usług.
3. Zakres, w jakim istnieją struktura rynku i konkurencja lub istnieje wiarygodna perspektywa konkurencji:
 - a) istnienie procedury przetargu publicznego (nie dotyczy opcji korzystania z własnych zasobów);
 - b) dowody potwierdzające udział różnych wiarygodnych instytucji zapewniających służby w procedurze przetargowej i zapewnianie przez nie służb w przeszłości, w tym opcja korzystania z własnych zasobów przez port lotniczy.
4. W odniesieniu do terminalowych służb żeglugi powietrznej – zakres, w jakim porty lotnicze podlegają kosztowej presji handlowej lub regulacjom opartym na zachętach:
 - a) czy porty lotnicze aktywnie konkurują o obsługę przewoźników lotniczych;
 - b) zakres, w jakim porty lotnicze ponoszą opłaty za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej;
 - c) czy porty lotnicze działają w konkurencyjnym otoczeniu lub czy korzystają z zachęt ekonomicznych służących ograniczaniu wzrostu cen lub zachęających w inny sposób do redukcji kosztów.
5. Zakres, w jakim instytucja zapewniająca terminalowe służby żeglugi powietrzne lub służby CNS, MET oraz AIS, lub służby danych zarządzania ruchem lotniczym, która zapewnia również trasowe służby żeglugi powietrznej, prowadzi osobną rachunkowość i sprawozdawczość.
6. W przypadku terminalowych służb żeglugi powietrznej, ocena, o której mowa w niniejszym załączniku, przeprowadzana jest w każdym odrębnym porcie lotniczym lub w grupach portów lotniczych.

ZAŁĄCZNIK XI

TABELLE SPRAWOZDAWCZE UZASADNIAJĄCE PODSTAWĘ KOSZTOWĄ I STAWKI JEDNOSTKOWE DO PRZEKAZANIA KOMISJI ZGODNIE Z ART. 35 UST. 6

1. KOSZTY SŁUŻB ŻEGLUGI POWIETRZNEJ

1.1. Tabele sprawozdawcze

Przy podawaniu danych do celów sprawozdawczych w tabelach A i B należy przestrzegać następujących instrukcji;

- tabele wypełnia się dla każdej strefy pobierania opłat. Koszty i ceny określa się w walucie krajowej;
- w przypadku tabeli A należy podać faktyczne dane za okres od roku (n – 5) do roku (n – 1) oraz planowane wartości za rok (n) i kolejne lata;
- w przypadku tabeli B roczna cena odzwierciedla wartość umowy. Jednostka parametru wyjściowego, która ma określać wartość umowy, zostaje opisana i zadeklarowana w tabeli przez zainteresowane państwo członkowskie. W odniesieniu do służb żeglugi powietrznej tabelę B wypełnia się osobno dla każdego portu lotniczego, w którym służby żeglugi powietrznej zapewniane są na warunkach rynkowych w strefie pobierania opłat terminalowych.

Tabela A

Tabela A - Koszty całkowite										
Strefa pobierania opłat						Rok n				
Waluta										
Organizacja										
	(n-5) A	(n-4) A	(n-3) A	(n-2) A	(n-1) A	(n) F	(n+1) F	(n+2) P	(n+3) P	(n+4) P
Rozbicie wg rodzaju (w ujęciu nominalnym)										
Personel										
Inne koszty operacyjne										
Amortyzacja										
Koszt kapitału										
Koszty wyjątkowe										
Koszty całkowite										

Tabela B

Tabela B - Ceny roczne i ceny jednostkowe										
Strefa pobierania opłat						Rok n				
Waluta										
Organizacja										
	(n-5)	(n-4)	(n-3)	(n-2)	(n-1)	(n)	(n+1)	(n+2)	(n+3)	(n+4)
Cena roczna (a)										
Jednostka parametru wyjściowego (b)										
Cena jednostkowa										

(a) cena roczna w '000 waluty krajowej

(b) należy podać jednostkę parametru wyjściowego

1.2. Informacje dodatkowe

Wraz z informacjami do uwzględnienia w tabeli A i B należy przekazać następujące informacje dodatkowe:

- a) opis jednostki parametru wyjściowego wykorzystanego w tabeli B;
 - b) opis kryteriów zastosowanych do podziału kosztów urzędzeń i służb między poszczególne służby żeglugi powietrznej na podstawie wykazu urzędzeń i służb zawartego w regionalnym planie żeglugi powietrznej ICAO dla regionu europejskiego (dok. 7754);
 - c) opis i wyjaśnienie rozbieżności między planowanymi a faktycznymi danymi za lata od $(n - 5)$ do $(n - 1)$ w odniesieniu do wszystkich danych przedstawionych w tabelach A i B;
 - d) opis i wyjaśnienie planowanych kosztów i inwestycji w okresie pięcioletnim w odniesieniu do spodziewanego ruchu;
 - e) opis i wyjaśnienie przyjętej metody obliczania kosztów amortyzacji: czy obliczano je na podstawie kosztów historycznych czy bieżących;
 - f) uzasadnienie kosztu kapitału, wraz z podaniem składników posiadanych aktywów;
 - g) opis źródeł finansowania odnośnych służb żeglugi powietrznej w odniesieniu do każdej strefy pobierania opłat, w której służby te są zapewniane na warunkach rynkowych.
-

ZAŁĄCZNIK XII

NAJWAŻNIEJSZE ELEMENTY KONSULTACJI, O KTÓRYCH MOWA W ART. 24 UST. 3 I ART. 30 UST. 1.

1. Konsultacje, o których mowa w art. 24 ust. 3, dotyczą w szczególności następujących ważnych elementów związanych z przejrzystością kosztów:
 - a) koszty rzeczywiste poniesione w ciągu poprzedniego roku oraz różnica między kosztami rzeczywistymi a ustalonymi kosztami zawartymi w planie skuteczności działania;
 - b) zmiana kosztów określonych w art. 28 ust. 3.
 2. Konsultacje, o których mowa w art. 30 ust. 1, dotyczą w szczególności następujących istotnych elementów związanych z przejrzystością stawek jednostkowych:
 - a) strategii pobierania opłat, w tym m.in. przebiegu czasowego korekt stawek jednostkowych oraz finansowania skrośnego między strefami pobierania opłat terminalowych;
 - b) zmian w ruchu w porównaniu z prognozą ruchu określoną w planie skuteczności działania;
 - c) zastosowania mechanizmu podziału ryzyka związanego z ruchem, o którym mowa w art. 27, oraz systemu lub systemów zachęt wdrożonych na podstawie art. 11;
 - d) w stosownych przypadkach, planowanych zmian stref pobierania opłat terminalowych zgodnie z art. 21 ust. 5 lit. a);
 - e) w stosownych przypadkach, służb zapewnianych na warunkach rynkowych zgodnie z art. 35 ust. 3 lit. b);
-

ZAŁĄCZNIK XIII

SPECYFICZNE WYMOGI ZWIĄZANE Z SYSTEMAMI ZACHĘT, O KTÓRYCH MOWA W ART. 11 UST. 3

1. MODULACJA WARTOŚCI MODELOWYCH

1.1. **Przypadek trasowych służb żegluga powietrznej**

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

- a) umożliwić uwzględnienie znaczących i nieprzewidzianych zmian w ruchu; w tym przypadku wartość modelowa na rok n zależy od wartości odniesienia na poziomie każdej instytucji zapewniającej służby żegluga powietrznej z listopada roku $n - 1$ realizacji planu operacyjnego sieci;
- b) ograniczyć zakres zachęt w taki sposób, aby obejmowały one jedynie przyczyny opóźnień związane z: przepustowością ATC, wyznaczaniem przebiegu trasy przez ATC, poziomem zatrudnienia w ATC, wyposażeniem ATC, zarządzaniem przestrzenią powietrzną oraz zdarzeniami szczególnymi oznaczonymi w podręczniku użytkownika ATFCM kodami C, R, S, T, M i P.

1.2. **Przypadek terminalowych służb żegluga powietrznej**

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

- a) umożliwić uwzględnienie znaczących i nieprzewidzianych zmian w ruchu; w tym przypadku wartość modelowa na rok n podlega modulacji na podstawie obiektywnych i przejrzystych zasad określonych w planie skuteczności działania.
- b) ograniczyć zakres zachęt w taki sposób, aby obejmowały one jedynie przyczyny opóźnień związane z: przepustowością ATC, wyznaczaniem przebiegu trasy przez ATC, poziomem zatrudnienia w ATC, wyposażeniem ATC, zarządzaniem przestrzenią powietrzną oraz zdarzeniami szczególnymi oznaczonymi w podręczniku użytkownika ATFCM kodami C, R, S, T, M i P.

2. KALKULACJA KORZYŚCI I NIEKORZYSTNYCH ASPEKTÓW FINANSOWYCH

2.1. **Przypadek trasowych służb żegluga powietrznej**

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

Wartość procentowa ustalonych kosztów powinna być łagodnie stopniowana począwszy od dolnej granicy symetrycznego przedziału do progu alarmowego, o którym mowa w art. 9 ust. 4 lit. b) ppkt (iii), przy czym maksymalna określona wartość procentowa powinna być stosowana, gdy wartość bezwzględna odchylenia średniego opóźnienia ATFM przypadającego na jeden lot w roku n poniżej wartości modelowej sięgnie progu alarmowego lub przekroczy go.

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

Wartość procentowa ustalonych kosztów powinna być łagodnie stopniowana począwszy od górnej granicy symetrycznego przedziału do progu alarmowego, o którym mowa w art. 9 ust. 4 lit. b) ppkt (iii), przy czym maksymalna określona wartość procentowa powinna być stosowana, gdy wartość bezwzględna odchylenia średniego opóźnienia ATFM przypadającego na jeden lot w roku n powyżej wartości modelowej sięgnie progu alarmowego lub przekroczy go.

2.2. **Przypadek terminalowych służb żegluga powietrznej**

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

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

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

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