

POLITYKI ICAO DOTYCZĄCE OPŁAT DLA PORTÓW LOTNICZYCH I SŁUŻB ŻEGLUGI POWIETRZNEJ

Zatwierdzone przez Radę i opublikowane jej decyzją

Wydanie ósme – 2009

Spis treści

WSTĘP.....	4
I. OGÓLNE.....	6
Sytuacja finansowa	6
Zakres i wzrost liczby opłat.....	6
Zagadnienia organizacyjne i zarządcze.....	6
Niezależność i prywatyzacja	6
Współpraca międzynarodowa.....	7
Najlepsze praktyki	7
Pobieranie opłat	7
Nadzór ekonomiczny.....	7
Ekonomiczne wyniki działalności i minimalne wymagania sprawozdawcze	8
Konsultacje z użytkownikami	9
Opłaty	9
Planowanie portów lotniczych i służb żeglugi powietrznej.....	9
Proces konsultacji.....	9
Mechanizm pierwszej instancji	10
Inne czynniki wpływające na sytuację ekonomiczną portów lotniczych i służb żeglugi powietrznej	10
II. POLITYKI ICAO DOTYCZĄCE OPŁAT LOTNISKOWYCH	12
Podstawa kosztowa dla opłat lotniskowych.....	12
Systemy opłat lotniskowych.....	13
PREFINANSOWANIE PROJEKTÓW	14
Kwestie walutowe	15
Opłaty za lądowanie	15
Opłaty za parkowanie i hangar.....	16
Opłaty za obsługę pasażerów.....	16
Opłaty za ochronę	17

Opłaty związane z hałasem	18
Opłaty związane z emisjami ze statków powietrznych odnoszące się do problematyki jakości lokalnego powietrza na lub wokół portów lotniczych.....	18
Rozwijanie przychodów z koncesji, wynajmu lokali i „stref wolnych”	19
Opłaty za koncesję paliwową	20
III. POLITYKI ICAO DOTYCZĄCE OPŁAT ZA SŁUŻBY ŻEGLUGI POWIETRZNEJ.....	21
Podstawa kosztowa dla opłat za służby żeglugi powietrznej	21
Podział kosztów służb żeglugi powietrznej pomiędzy użytkowników lotniczych	22
Systemy opłat za służby żeglugi powietrznej	23
Prefinansowanie projektów	24
Kwestie walutowe	24
Opłaty za kontrolę zbliżania i lotniska.....	25
Opłaty za trasowe służby żeglugi powietrznej	25
Opłaty za służby żeglugi powietrznej wykorzystywane przez statki powietrzne poza terytorium Państwa zapewniającego służby	26
ZAŁĄCZNIK 1	27
PRZEWODNIK PO OBIEKTACH I URZĄDZENIACH ORAZ USŁUGACH UWZGLĘDNIANYCH PRZY USTALANIU KOSZTÓW LOTNISKOWYCH	27
ZAŁĄCZNIK 2	30
PRZEWODNIK PO OBIEKTACH I URZĄDZENIACH ORAZ USŁUGACH UWZGLĘDNIANYCH PRZY USTALANIU CAŁKOWITYCH KOSZTÓW SŁUŻB ŻEGLUGI POWIETRZNEJ	30
ZAŁĄCZNIK 3	32
SŁOWNIK POJĘĆ.....	32

WSTĘP

1. Polityki ICAO Dotyczące Opłat dla Portów Lotniczych i Służb Żeglugi Powietrznej zawierają zalecenia i wnioski Rady wynikające ze stale prowadzonych przez ICAO analiz dotyczących opłat w relacji do sytuacji ekonomicznej portów lotniczych i służb żeglugi powietrznej udostępnianych na rzecz międzynarodowego lotnictwa cywilnego. Polityki, które mają służyć jako wytyczne dla Umawiających się Państw, są w głównej mierze oparte na rekomendacjach przedstawionych w tym obszarze przez różnego rodzaju konferencje dotyczące ekonomiki portów lotniczych i służb żeglugi powietrznej, które są regularnie organizowane przez ICAO. Ostatnia taka konferencja miała miejsce w Montrealu w dniach 15-20 września 2008 r. (por. Dok 9908 – *Raport z Konferencji Dotyczącej Ekonomiki Portów Lotniczych i Służb Żeglugi Powietrznej (CEANS)*).
2. Zaangażowanie ICAO w obszarze opłat za usługi portów lotniczych i służby żeglugi powietrznej ma swoje pierwotne źródło w Artykule 15 – *Opłaty za korzystanie z portów lotniczych i inne podobne opłaty Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym*. To zaangażowanie znalazło dalszy wyraz w Skonsolidowanym Oświadczeniu Stałych Polityk ICAO w Obszarze Transportu Lotniczego, które jest aktualizowane podczas każdej z regularnych Sesji Zgromadzenia; aktualnie, w Uchwale A36-15, Załącznik F – *Porty lotnicze i służby żeglugi powietrznej*, Zgromadzenie, między innymi, zwraca się do Rady o zapewnienie aktualności wytycznych i wskazówek zawartych w Dok 9082 oraz ich elastyczności w odniesieniu do wymagań Umawiających się Państw.
3. Rada pragnie zwrócić uwagę na rozróżnienie pomiędzy jej politykami i wytycznymi dotyczącymi opłat zawartymi w tym dokumencie, politykami dotyczącymi ceł w Artykule 24 *Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym* i politykami Rady oraz wytycznymi dotyczącymi opodatkowania określonymi w *Politykach ICAO dotyczących Opodatkowania w Obszarze Międzynarodowego Transportu Lotniczego* (Dok 8623), które dotyczą opodatkowania paliwa, smarów i innych technicznych materiałów konsumpcyjnych, jak również opodatkowania dochodów przedsiębiorstw międzynarodowego transportu lotniczego i statków powietrznych oraz innego mienia ruchomego, jak również podatków od sprzedaży i korzystania z międzynarodowego transportu lotniczego. Rada uznaje, iż opłatą jest należność, która jest przeznaczona i stosowana specjalnie w celu odzyskania kosztów zapewniania obiektów i urządzeń oraz usług dla lotnictwa cywilnego, natomiast podatek jest należnością, której przeznaczeniem jest pozyskanie przychodów na rzecz krajowych lub regionalnych władz, które co do zasady nie są w całości nakładane w odniesieniu do lotnictwa cywilnego lub nie są oparte na kosztach.
4. W opracowywaniu tych polityk Rada z niepokojem zauważyła, że problemy związane z zapewnianiem i utrzymaniem obiektów i urządzeń oraz usług portów lotniczych i służb żeglugi powietrznej, wymaganych przez Regionalne Plany Żeglugi Powietrznej, są szczególnie poważne w gospodarkach mniej rozwiniętych, głównie w związku z ograniczonymi zasobami finansowymi dostępnymi dla ogólnego rozwoju gospodarczego, przypisaniem wyższego priorytetu innym gałęziom gospodarki, których potrzeby uznaje się za pilniejsze, zbyt niskim stopniem wykorzystania portów lotniczych i służb żeglugi powietrznej, wysokim kosztem

pozyskania sprzętu od innych Państw i trudnościami z pozyskaniem i utrzymaniem wystarczającej liczby wykwalifikowanego personelu. Rada będzie nadal podejmować stosowne działania zmierzające do pozyskania większego wsparcia dla tych krajów w planowaniu i finansowaniu infrastruktury portów lotniczych i żeglugi powietrznej, jak również w odniesieniu do zapewnienia odpowiednich zasobów ludzkich.

5. W odniesieniu do opłat za korzystanie ze środowiska, nowy paragraf został dodany w tym wydaniu Dok 9082 – jako dodatkowy do istniejącego paragrafu dotyczącego opłat hałasowych – dotyczący opłat związanych z emisjami celem odniesienia do problematyki jakości lokalnego powietrza (LAQ) (por. paragraf 39).
6. W nawiązaniu do sugestii wynikających z poprzedniej Konferencji (ANSCConf 2000, która miała miejsce w czerwcu 2000 r.), Rada zdecydowała o upowszechnieniu informacji uzyskanych od Państw dotyczących implementacji podstawowych zasad odzyskiwania kosztów mających zastosowanie do opłat dla portów lotniczych i służb żeglugi powietrznej, które określono w paragrafach 30 (*Podstawa kosztowa dla opłat lotniskowych*), 31 (*Systemy opłat lotniskowych*), 44-45 (*Podstawa kosztowa dla opłat za służby żeglugi powietrznej*), 46 (*Podział kosztów służb żeglugi powietrznej pomiędzy użytkowników lotniczych*) i 47 (*Systemy opłat za służby żeglugi powietrznej*) przedmiotowego dokumentu. Informacja ta jest opublikowana na stronie internetowej ICAO (por. <http://www.icao.int>) w formie załącznika do tego dokumentu i jest aktualizowana od czasu do czasu.
7. Słownik pojęć użytych w niniejszych politykach dotyczących opłat zawarty jest w Załączniku 3. Celem wsparcia Państw w implementacji polityk Sekretariat ICAO opracował i utrzymuje dwa podręczniki: *Podręcznik Ekonomiki Portów Lotniczych* (Dok 9562) i *Podręcznik Ekonomiki Służb Żeglugi Powietrznej* (Dok 9161). Analogiczna polityka Zgromadzenia i Rady dotycząca regulacji przewoźników lotniczych zawarta została w *Polityce i Wytycznych Dotyczących Regulacji Ekonomicznej Międzynarodowego Transportu Lotniczego* (Dok 9587), któremu w zbliżony sposób towarzyszy *Podręcznik Dotyczący Regulacji Międzynarodowego Transportu Lotniczego* (Dok 9626). Informacja na temat opłat za usługi portów lotniczych i służb żeglugi powietrznej pobieranych w Państwach jest aktualizowana i corocznie publikowana w *Taryfach dla Portów Lotniczych i Służb Żeglugi Powietrznej* (Dok 7100), podczas gdy dane dotyczące ruchu i finansowe dla portów lotniczych i służb żeglugi powietrznej są zbierane za pomocą formularzy statystycznych i okresowych kwestionariuszy, które publikowane są na stronach internetowych ICAO (por. odpowiednio <http://www.icao.int> oraz <http://www.icaodata.com>).

I. OGÓLNE

Sytuacja finansowa ¹

8. Rada zauważa, że sytuacja finansowa portów lotniczych, jak również instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej (*air navigation services providers* – ANSPs), znajduje się na etapie przemian i że sytuacja finansowa ich głównych użytkowników, regularnych linii lotniczych, co do zasady zmienia się wraz z wynikami krajowej, regionalnej i światowej gospodarki.

Zakres i wzrost liczby opłat

9. Rada zaleca, aby Państwa:
- i) Zezwalały na nakładanie opłat tylko w odniesieniu do usług i funkcji, które są zapewniane na rzecz operacji lotnictwa cywilnego, są bezpośrednio z nimi związane lub są związane ostatecznie z korzyściami dla tych operacji, oraz
 - ii) Powstrzymywały się od nakładania opłat, które dyskryminują międzynarodowe lotnictwo cywilne w stosunku do innych rodzajów transportu międzynarodowego.
10. W świetle powyższego Rada jest zaniepokojona wzrostem liczby opłat nakładanych na ruch lotniczy i zauważa, że nakładanie opłat w jednym systemie prawnym może prowadzić do wprowadzania opłat w innym systemie.

Zagadnienia organizacyjne i zarządcze

Niezależność i prywatyzacja

11. Rada zauważa, że zdobyte ogólnoświatowe doświadczenie wskazuje, że tam gdzie porty lotnicze i służby żeglugi powietrznej są zarządzane przez niezależne podmioty, ich ogólna sytuacja finansowa i efektywność zarządcza co do zasady poprawiły się. Wiele z tych niezależnych podmiotów zostało ustanowionych przez władze państwowe, jednakże zarządzanie wieloma z tych podmiotów, w szczególności tymi zarządzającymi portami lotniczymi, od tamtego czasu zostało przekazane częściowo lub w całości do podmiotów prywatnych.
12. Dlatego też Rada zaleca, aby tam gdzie jest to wykonalne z gospodarczego punktu widzenia oraz leży w najlepszym interesie usługodawców (portów lotniczych i ANSPs) oraz użytkowników, Państwa rozważyły ustanowienie niezależnych podmiotów, które zarządzałyby portami lotniczymi lub służbami żeglugi powietrznej, uznając, że w pewnych okolicznościach jeden podmiot może zarządzać jednocześnie portami lotniczymi i służbami żeglugi powietrznej oraz że podmioty te mogą być ustanowione w formie niezależnej władzy lotnictwa cywilnego.
13. W odniesieniu do zaangażowania podmiotów prywatnych, Rada podkreśla, że przy rozważaniu komercjalizacji lub prywatyzacji portów lotniczych i ANSPs, Państwa powinny uwzględniać fakt,

¹ Trendy historyczne i ostatnie informacje dotyczące sytuacji finansowej różnych podmiotów są dostępne na stronach internetowych ICAO (por. paragraf 7).

że Państwo jest ostatecznie odpowiedzialne za bezpieczeństwo, ochronę oraz – w świetle możliwego nadużycia pozycji dominującej przez porty lotnicze lub ANSPs – za nadzór ekonomiczny nad ich działalnością.

14. Rada pragnie również podkreślić, że w każdym przypadku gdy niezależny podmiot zostaje ustanowiony, przez władze państwowe lub przez podmioty prywatne, w celu zarządzania portem lotniczym (portami lotniczymi) lub służbami żeglugi powietrznej, Państwo powinno zapewnić, że wszystkie stosowne zobowiązania Państwa określone w *Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym*, Załącznikach do niej oraz umowach w sprawie komunikacji lotniczej są przestrzegane oraz że przestrzegane są polityki i praktyka ICAO, takie jak te zawarte w niniejszych politykach dotyczących opłat.

Współpraca międzynarodowa

15. Rada zachęca do współpracy międzynarodowej poprzez stosowanie regionalnego podejścia do zapewniania służb żeglugi powietrznej i zarządzania nimi tam, gdzie jest to korzystne dla usługodawców i użytkowników oraz mając na uwadze wspieranie wydajnego i efektywnego kosztowo wdrażania Operacyjnej Koncepcji Globalnego Zarządzania Ruchem Lotniczym (ATM) ICAO na podstawie wytycznych zawartych w Globalnym Planie Żeglugi Powietrznej (Dok 9750) (por. także paragraf 17 i 27).

Najlepsze praktyki

16. Rada uważa, że Państwa powinny dokonać przeglądu struktur zarządzania ich portami lotniczymi i ANSPs i zapewnić, tam gdzie to jest właściwe, stosowanie najlepszych praktyk w zakresie dobrego ładu korporacyjnego w odniesieniu do: celów i odpowiedzialności jednostek; praw udziałowców i ich traktowania; odpowiedzialności zarządu; praw i odpowiedzialności zarządu; relacji z zainteresowanymi stronami; udostępniania informacji. W celu promowania przejrzystości, wydajności i efektywności kosztowej w zapewnianiu odpowiedniej jakości usług oraz obiektów i urządzeń, porty lotnicze i ANSPs powinny wdrażać najlepsze praktyki we wszystkich obszarach ich działalności.

Pobieranie opłat

17. Dla celów skutecznego pobierania opłat przez porty lotnicze i ANSPs niezbędne jest ustanowienie polityki dotyczącej pobierania opłat przez porty lotnicze lub ANSPs, a gdzie ma to zastosowanie przez Państwo oraz aktualizowanie następujących elementów: prawodawstwa krajowego; właściwego fakturowania; wyczerpującej i aktualnej bazy danych linii lotniczych; przejrzystego systemu zwrotu kosztów ze sprawiedliwym i równym traktowaniem wszystkich użytkowników; dokładnego i poprawnego systemu księgowego; kontroli kredytowej; procedur skutecznych środków egzekucyjnych. W odniesieniu do służb żeglugi powietrznej Rada zaleca, aby Państwa lub ich upoważnione instytucje zapewniające służby rozważyły uczestniczenie we wspólnych agencjach pobierających opłaty zawsze, gdy jest to korzystne.

Nadzór ekonomiczny

18. Rada uważa za istotne, by Państwa realizowały swoje zobowiązania w zakresie nadzoru ekonomicznego w sposób wyraźnie oddzielony od zapewniania usług portów lotniczych i służb żeglugi powietrznej i zarządzania nimi, z jasno określonymi uprawnieniami dla każdej z funkcji.

19. W odniesieniu do komercjalizacji i prywatyzacji w zapewnianiu usług portów lotniczych i służb żeglugi powietrznej oraz zarządzaniu nimi Rada zaleca, aby głównym celem nadzoru ekonomicznego było osiągnięcie równowagi pomiędzy działaniami niezależnych lub prywatnych podmiotów zmierzającymi do uzyskania optymalnych efektów komercjalizacji lub prywatyzacji a celami publicznymi, które obejmują:

- i) Ograniczenie do minimum ryzyka zaangażowania się portów lotniczych i ANSPs w praktyki antykonkurencyjne lub związane z nadużywaniem ich pozycji dominującej;
- ii) Zapewnienie niedyskryminacji i przejrzystości w stosowaniu opłat;
- iii) Zapewnienie, że inwestycje w przepustowość odpowiadają aktualnemu i przyszłemu popytowi; oraz
- iv) Ochronę interesów pasażerów i innych ostatecznych użytkowników.

Cele publiczne nie muszą być ograniczone do wyżej wymienionych.

W celu promowania tych celów, spójnych z przyjętą formą nadzoru ekonomicznego, Państwa powinny zapewnić istnienie procesu konsultacji pomiędzy portami lotniczymi i ANSPs a użytkownikami oraz właściwego systemu zarządzania wynikami działalności.

20. Rada zaleca także, aby Państwa dokonały wyboru właściwej formy nadzoru ekonomicznego zgodnie z ich szczególnymi uwarunkowaniami, jednocześnie utrzymując ingerencję regulacyjną na minimalnym poziomie i zgodnie z wymogami. Przy podejmowaniu decyzji o właściwej formie nadzoru ekonomicznego, należy wziąć pod uwagę stopień konkurencji, koszty i korzyści związane z różnymi formami nadzoru, jak również ramy prawne, instytucjonalne i zarządcze.

21. Rada zaleca, aby Państwa rozważyły przyjęcie podejścia regionalnego do nadzoru ekonomicznego w sytuacji, gdy poszczególne Państwa nie posiadają odpowiednich zasobów do właściwego realizowania zobowiązań z zakresu nadzoru ekonomicznego.

Ekonomiczne wyniki działalności i minimalne wymogi sprawozdawcze

22. Rada uważa, że zarządzanie wynikami działalności jest istotnym narzędziem zarządzania dla usługodawców, użytkowników oraz regulatorów. Dlatego też Rada zaleca, aby Państwa, w ramach ich zobowiązań z zakresu nadzoru ekonomicznego, zapewniły, by usługodawcy opracowali i wdrożyli właściwe systemy zarządzania wynikami działalności, które by obejmowały:

- i) Określenie celów analizy działalności, uwzględniając co najmniej, stałe podnoszenie efektywności w czterech głównych obszarach analizy działalności (key performance areas – KPAs), tzn. bezpieczeństwie, jakości usług, wydajności i efektywności kosztowej, przy czym Państwa mają możliwość wyboru dodatkowych KPAs zgodnie z określonymi przez nie celami i szczególnymi okolicznościami;
- ii) Wybranie i raportowanie co najmniej jednego stosownego wskaźnika analizy działalności i jego wartości docelowej dla każdego z wybranych głównych obszarów analizy działalności;

iii) Wykorzystanie wyników dla oceny i poprawy wyników działalności;

iv) Podjęcia konsultacji z użytkownikami i innymi zainteresowanymi stronami w celu osiągnięcia wzajemnego zrozumienia i gdzie jest to stosowne porozumienia w kwestiach celów analizy wydajności, poziomu wartości docelowych i planów osiągnięcia tych wartości.

***Konsultacje z użytkownikami*²**

Opłaty

23. Rada podkreśla ważność konsultacji z użytkownikami portów lotniczych i służb żeglugi powietrznej przed wprowadzeniem zmian do systemów opłat lub poziomów opłat. Celem konsultacji jest zapewnienie by usługodawca przekazał użytkownikom odpowiednią informację odnoszącą się do proponowanych zmian i wziął pod uwagę opinie użytkowników i skutki, jakie wywołają dla nich opłaty. Celem powinno być osiągnięcie przez usługodawców i użytkowników porozumienia gdzie tylko jest to możliwe. W przypadku braku takiego porozumienia, usługodawca ma prawo do nałożenia proponowanych opłat, pod warunkiem że użytkownicy mają prawo odwołania się, tam gdzie jest to możliwe, do organu niezależnego od usługodawcy, jednakże procedura odwoławcza powinna być spójna z formą nadzoru ekonomicznego przyjętą w danym Państwie. Jeśli brak jest mechanizmu odwoławczego, tym bardziej istotne jest, aby usługodawcy i użytkownicy dołożyli wszelkich starań, by osiągnąć porozumienie w sprawie jakichkolwiek zmian w systemie lub wysokości opłat zanim zmiany te zostaną wprowadzone.

Planowanie portów lotniczych i służb żeglugi powietrznej

24. Rada uważa również za istotne, aby użytkownicy lub reprezentujące ich organizacje były konsultowane w kwestiach związanych z rozwojem przepustowości i planami inwestycyjnymi. Celem tych konsultacji jest zapewnienie, by proponowany rozwój odpowiadał potrzebom użytkowników i aby użytkownicy byli świadomi skutków finansowych w zakresie opłat, jakie będą musieli ponieść. Podobnie, aby usługodawcy mogli lepiej planować swoje przyszłe potrzeby finansowe, użytkownicy, w szczególności przewoźnicy lotniczy, powinni ze swojej strony przedstawiać poszczególnym dostawcom usług z wyprzedzeniem plany oparte na bazie 5 do 10-letniej prognozy odnoszące się do przyszłych typów, charakterystyki i liczby statków powietrznych planowanych do użytkowania, przewidywanego wzrostu operacji lotniczych, obsłużonych pasażerów i towarów i innych stosownych kwestii.

Proces konsultacji

25. Gdzie brak jest akceptowalnych dla wszystkich zainteresowanych stron porozumień dotyczących współpracy pomiędzy usługodawcami a użytkownikami, Rada zachęca Państwa do zapewnienia, aby ustanowiony został przez usługodawców jasno określony, regularny proces konsultacji z użytkownikami. Specjalne procedury dla efektywnych konsultacji powinny zostać określone

² Konsultacje z użytkownikami powinny obejmować wszystkie aspekty opłat zawarte w tym dokumencie, dla których ustalono zasady odnoszące się do konsultacji.

indywidualnie, z uwzględnieniem przyjętej przez Państwo formy nadzoru ekonomicznego. Procedury dla poszczególnych portów lotniczych i przestrzeni powietrznej powinny także uwzględniać rozmiar i zakres działalności portu lotniczego lub ANSP. Z uwzględnieniem powyższych uwag Rada zaleca, aby:

- i) W sytuacji rozważania przez usługodawcę lub inny właściwy podmiot zmiany opłat lub nałożenia nowych opłat, stosowne zawiadomienie zostało przekazane użytkownikom lub reprezentującym ich podmiotom z co najmniej czteromiesięcznym wyprzedzeniem, zgodnie z zasadami i przepisami mającymi zastosowanie w danym Państwie;
- ii) Przy każdej takiej zmianie opłat lub wprowadzaniu nowych opłat użytkownicy mieli możliwość przedstawienia swoich opinii i odbycia konsultacji z usługodawcą lub innym właściwym podmiotem. Użytkownikom powinny zostać przedstawione przejrzyste i właściwe informacje finansowe, operacyjne i inne stosowne, celem umożliwienia im przedstawienia uzasadnionych uwag.
- iii) Zawiadomienie o ostatecznej decyzji dotyczącej zmiany opłat lub nałożenia nowych opłat zostało przesłane do użytkowników z rozsądnym wyprzedzeniem co najmniej miesięcznym. Ten okres jednego miesiąca nie musi być okresem dodatkowym do okresu czteromiesięcznego, o którym mowa w pkt i).
- iv) Ogólnie konsultacje jasno precyzowały istotę propozycji, strony, na które z największym prawdopodobieństwem zmiana będzie miała wpływ, konkretne pytania, na które oczekuje się odpowiedzi oraz harmonogram czasowy na udzielenie odpowiedzi, zapewniając jednocześnie właściwą ochronę informacji wrażliwych rynkowo. Wszystkie zainteresowane strony powinny mieć możliwość wyrażenia swojej opinii. Dokumenty stanowiące o decyzji powinny przedstawiać stosowne uzasadnienie dla podjętej decyzji.

Mechanizm pierwszej instancji

26. Rada uważa, w szczególności w odniesieniu do opłat, że w świetle gwałtownego wzrostu liczby portów lotniczych i ANSPs niezależnych od bezpośredniej kontroli rządu, w interesie portów lotniczych, ANSPs i ich użytkowników może znajdować się potrzeba ustanowienia na szczeblu krajowym neutralnej strony, służącej uprzedniemu rozwiązywaniu sporów, zanim wkroczą one na arenę międzynarodową (mechanizm pierwszej instancji). Mechanizm taki powinien być elastyczny i koncentrować się na funkcji rozjemczej i mediacji, jednak może swoim zakresem obejmować także pełen arbitraż, jeśli zainteresowane Państwo tak zdecyduje. Taka funkcja może być elementem zakresu kompetencji niezależnego podmiotu, posiadającego znacznie szerszy obszar odpowiedzialności w obszarze nadzorowania działalności niezależnych portów lotniczych i ANSPs albo może być pełniona przez osobno ustanowiony podmiot.

Inne czynniki wpływające na sytuację ekonomiczną portów lotniczych i służb żeglugi powietrznej

27. Rada dostrzega, że kilka dodatkowych czynników może wywierać znaczący wpływ na organizację i rozwój ekonomiczny portów lotniczych i służb żeglugi powietrznej. Obejmują one postępującą liberalizację usług lotniczych, koncentrację przewoźników lotniczych, w tym przejęcia i alianse,

zmiany w podejściu do finansowania portów lotniczych (w szczególności) i ANSPs, zakładające przejęcie przez te podmioty zasadniczej odpowiedzialności za finansowanie inwestycji w zakresie wymaganej infrastruktury, zarządzanie przepustowością, zatłoczenie w portach lotniczych i w przestrzeni powietrznej oraz zagadnienia ochrony środowiska. Dodatkowo należy się spodziewać dalszego wzrostu liczby niezależnych podmiotów zarządzających portami lotniczymi i służbami żeglugi powietrznej. Skutkiem tego jest wzrost liczby sytuacji, w których port lotniczy zarządzany jest przez inny podmiot niż zapewniający służby żeglugi powietrznej (zarówno służby kontroli zbliżania i lotniska, jak i służby trasowe). Ponadto niezbędne będzie zaangażowanie dodatkowych zasobów w celu rozwiązania problemów zatłoczenia portów lotniczych i przestrzeni powietrznej oraz wdrożenie systemów komunikacji, nawigacji i dozoru (CNS) oraz zarządzania ruchem lotniczym (ATM) opartych na łączności satelitarnej, dla których podstawą będzie Globalna Koncepcja Operacyjna ATM, jak również inne wielonarodowe obiekty i usługi oraz inne udoskonalenia w infrastrukturze.

28. Rada zauważa, że w tych okolicznościach wiele portów lotniczych i ANSPs może uznać za konieczne podniesienie opłat, i – w przypadku portów lotniczych – położyć większy nacisk na dalsze zwiększanie przychodów ze źródeł pozalotniczych. Jednakże, mając na uwadze fakt, iż użytkownicy są ograniczeni w odniesieniu do wyboru konkretnych portów lotniczych lub tras lotu, Rada zaleca, aby z ostrożnością podchodzić do zamierzeń zrekompensowania braków w przychodach i aby wziąć pod uwagę skutki wzrostu opłat dla przewoźników lotniczych, którzy mogą być zmuszeni dostosować swoje taryfy w wyniku wzrostu kosztów wynikających z wyższych opłat. Rada także uważa, że w świetle znaczenia systemu transportu lotniczego dla Państwa i jego wpływu na wspieranie wymiany gospodarczej, kulturowej i społecznej pomiędzy Państwami, powinna istnieć równowaga pomiędzy odpowiednio interesami portów lotniczych i ANSP z jednej strony a przewoźników lotniczych z drugiej. Ma to zastosowanie szczególnie w okresach trudności gospodarczych. Dlatego też Rada zaleca, aby Państwa zachęcały do rozwijania współpracy pomiędzy portami lotniczymi i ANSPs a przewoźnikami lotniczymi celem zapewnienia, że trudności ekonomiczne dotyczące wszystkie grupy są rozłożone w rozsądny sposób.

II. POLITYKI ICAO DOTYCZĄCE OPŁAT LOTNISKOWYCH

Podstawa kosztowa dla opłat lotniskowych

29. Rada uważa, że tam gdzie port lotniczy służy obsłudze ruchu międzynarodowego, ogólną zasadą jest dążenie, aby użytkownicy ostatecznie ponosili w pełni sprawiedliwą część kosztów udostępnienia portu lotniczego. Dlatego też istotne jest, aby porty lotnicze utrzymywały systemy rachunkowe dostarczające informacji wystarczających zarówno dla potrzeb portu lotniczego, jak i użytkowników, i aby obiekty i urządzenia oraz usługi związane z opłatami lotniskowymi były określone tak dokładnie, jak to możliwe. Przy ustalaniu i podziale ogółu kosztów, które mają być pokryte z opłat za międzynarodowe usługi lotnicze, jako ogólne wytyczne dla obiektów i urządzeń oraz usług, które powinny być wzięte pod uwagę, służyć może lista określona w Załączniku 1. Porty lotnicze powinny utrzymywać systemy rachunkowe, które dostarczają zadowalającej podstawy dla określenia i podziału kosztów, które mają zostać odzyskane, powinny regularnie publikować sprawozdania finansowe i powinny dostarczać użytkownikom w procesie konsultacji odpowiednie informacje finansowe.³ Ponadto, Rada zaleca, aby Państwa rozważyły, tam gdzie jest to właściwe, zastosowanie międzynarodowych standardów rachunkowości dla portów lotniczych.
30. Rada także wskazuje, że przy ustalaniu podstawy kosztowej dla opłat lotniskowych zastosowanie powinny mieć następujące zasady:
- i) Koszt będący przedmiotem podziału stanowi pełen koszt udostępnienia portu lotniczego i niezbędnych usług pomocniczych, włączając odpowiednią kwotę kosztu kapitału i amortyzacji składników aktywów, jak również koszt utrzymania, funkcjonowania, zarządzania i administracji, jednakże pozwalając na uwzględnienie wszystkich przychodów lotniczych oraz wpływów z przychodów pozalotniczych przypadających zarządzającym z działalności portu lotniczego.
 - ii) Użytkownicy statków powietrznych i inni użytkownicy portu lotniczego nie powinni co do zasady ponosić opłat za obiekty i urządzenia oraz usługi, z których nie korzystają, inne niż te określone i wdrożone zgodnie z Regionalnym Planem Żeglugi Powietrznej.
 - iii) Uwzględnione powinny zostać jedynie koszty obiektów i urządzeń oraz usług dostępnych ogólnie dla międzynarodowych usług lotniczych, natomiast koszty obiektów i urządzeń oraz terenów wydierżawionych lub wykorzystywanych na zasadzie wyłączności i objętych oddzielnymi opłatami powinny być wyłączone.
 - iv) Mimo że porty lotnicze powinny utrzymywać dane dotyczące kosztów na wystarczającym poziomie szczegółowości celem wspomagania konsultacji, przejrzystości i nadzoru ekonomicznego, w pewnych okolicznościach korzystne może być zastosowanie bardziej

³ W tym zakresie przydatne mogą być wytyczne w sprawie rachunkowości zawarte w Podręczniku Ekonomiki Portów Lotniczych (Dok 9562), jednakże są także inne podejścia.

zagregowanych podstaw kosztowych dla celów ustalenia opłat. Jednakże taka agregacja powinna zostać przeprowadzona w logiczny i przejrzysty sposób i, tam gdzie jest to właściwe, towarzyszyć jej powinny zabezpieczenia dotyczące konsultacji i, jeśli jest to możliwe, porozumienia z użytkownikami celem uniknięcia dyskryminacji pomiędzy użytkownikami.

- v) Podział kosztów powinien uwzględniać powierzchnię lub obiekty i urządzenia wykorzystywane przez władze państwowe.
- vi) Proporcja kosztów przydzielonych do różnych kategorii użytkowników, w tym Państwowych statków powietrznych, powinna być ustalona w sposób sprawiedliwy, tak aby żaden użytkownik nie był obciążony kosztami, które nie są do nich przypisane w odpowiedni sposób, zgodnie z właściwymi zasadami rachunkowości.
- vii) Koszty związane z zapewnianiem kontroli zbliżania i kontroli lotniska powinny być określone oddzielnie. (Zasady odnoszące się do odzyskiwania takich kosztów określone zostały w paragrafie 50).
- viii) Porty lotnicze mogą uzyskiwać wystarczające przychody przekraczające wszystkie bezpośrednie i pośrednie koszty operacyjne (włączając koszty ogólnego zarządu itp.) i w ten sposób osiągać rozsądny zwrot na aktywach na poziomie wystarczającym dla zapewnienia finansowania na korzystnych warunkach na rynkach kapitałowych dla celów inwestowania w nową infrastrukturę lotniskową lub rozwój tej infrastruktury i, gdzie to stosowne, właściwego wynagradzania udziałowców portu lotniczego.
- ix) Zdolność płatnicza użytkowników nie powinna być brana pod uwagę aż do momentu pełnego oszacowania i podzielenia wszystkich kosztów w oparciu o obiektywne zasady. Na tym etapie powinny zostać wzięte pod uwagę możliwości wsparcia ze strony zainteresowanych Państw i wspólnot, co oznacza, że każde Państwo lub podmiot pobierający opłaty może odzyskać mniej niż pełen poziom kosztów, mając na uwadze uzyskane korzyści lokalne, regionalne lub krajowe.

Systemy opłat lotniskowych

31. Rada zaleca, aby wybór systemów opłat w międzynarodowych portach lotniczych odbywał się zgodnie z następującymi zasadami:

- i) Każdy system opłat powinien, w takim stopniu jak to możliwe, być prosty i możliwy do ogólnego zastosowania w międzynarodowych portach lotniczych.
- ii) Opłaty powinny być nakładane w taki sposób, aby nie zniechęcać do korzystania z obiektów i urządzeń oraz usług niezbędnych dla zapewnienia bezpieczeństwa.
- iii) Opłaty powinny być określone na podstawie właściwych zasad rachunkowości i, tam gdzie to stosowne, mogą odzwierciedlać inne zasady ekonomiczne, pod warunkiem że są one zgodne z Artykułem 15 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym i innymi zasadami określonymi w niniejszych politykach.

- iv) Opłaty muszą być niedyskryminacyjne, zarówno w odniesieniu do użytkowników zagranicznych w porównaniu z mającymi przynależność do Państwa, w którym zlokalizowany jest port lotniczy i wykonujących podobne operacje międzynarodowe, jak i pomiędzy dwoma lub większą liczbą użytkowników zagranicznych.
- v) W ramach swojej odpowiedzialności w obszarze nadzoru ekonomicznego, Państwa powinny, gdzie jest to niezbędne, zgodnie z krajowymi uwarunkowaniami, dokonać indywidualnej oceny pozytywnych i negatywnych skutków wynikających z określonych form różnicowania opłat stosowanych przez porty lotnicze. Jeżeli zróżnicowane opłaty mają zastosowanie do określonych kategorii użytkowników, Państwa powinny zapewnić, że są one przejrzyste pod względem ich tworzenia, celu i kryteriów, na podstawie których są oferowane; że, bez uszczerbku dla systemów opłat modulowanych, koszty związane ze zróżnicowanymi opłatami nie są przypisane, bezpośrednio ani pośrednio, do innych użytkowników nie korzystających z nich; oraz że jeżeli ich celem jest przyciągnięcie lub utrzymanie nowych usług lotniczych, są one oferowane jedynie tymczasowo.
- vi) Celem uniknięcia nadmiernych zakłóceń po stronie użytkowników, wzrost opłat powinien być wprowadzany stopniowo; jednakże należy zauważyć, że w pewnych okolicznościach odejście od tego podejścia może być niezbędne.
- vii) Jeżeli opłaty pobierane są przez różne podmioty w porcie lotniczym, powinny one, tak dalece jak to możliwe, być scalone w jedną opłatę albo niewielką liczbę różnych opłat, przy jednoczesnym właściwym rozdzieleniu łącznych przychodów pomiędzy zainteresowane podmioty.
- viii) Należy utrzymywać maksymalną elastyczność w stosowaniu wszelkich metod pobierania opłat, aby umożliwić wprowadzenie udoskonalonych technik, gdy takie zostaną opracowane.
- ix) Opłaty lotniskowe pobierane od międzynarodowego lotnictwa ogólnego, włączając lotnictwo biznesowe, powinny być poddane rozsądnej analizie, z uwzględnieniem kosztów niezbędnych i wykorzystywanych obiektów i urządzeń oraz celu promowania właściwego rozwoju międzynarodowego lotnictwa cywilnego ogółem.

Prefinansowanie projektów

32. Niezależnie od zasad powiązania opłat z kosztami i ochrony użytkowników przez płaconiem za obiekty i urządzenia nieistniejące lub nieudostępniane (aktualnie lub w przyszłości), Rada uważa, że po uwzględnieniu możliwych wpływów z przychodów pozalotniczych, w szczególnych okolicznościach może być zaakceptowane prefinansowanie projektów, jeśli jest ono najbardziej właściwą formą finansowania inwestycji długoterminowych o dużej skali, pod warunkiem obecności ścisłych zabezpieczeń, obejmujących między innymi:
- i) Skuteczny i przejrzysty nadzór ekonomiczny nad opłatami lotniskowymi i związanym z nimi świadczeniem usług, włączając audyty wyników działalności i analizy porównawcze (porównywanie kryteriów wydajności względem innych podobnych przedsięwzięć);

- ii) Pełną i przejrzystą rachunkowość, z gwarancją że wszystkie opłaty lotnicze od użytkowników są i będą przeznaczone na usługi lub projekty lotnictwa cywilnego;
- iii) Zaawansowany, przejrzysty i konkretny proces konsultacji portów lotniczych z użytkownikami i w maksymalnym możliwym zakresie osiągnięcia porozumienia z użytkownikami dotyczącego znaczących projektów; oraz
- iv) Zastosowanie w ograniczonym okresie czasu, przy jednoczesnych korzyściach dla użytkowników wynikających z niższych opłat i z łagodniejszych zmian w opłatach niż te, które miałyby miejsce w przeciwnym razie, w momencie gdy nowe obiekty i urządzenia lub infrastruktura byłyby dostępne.

Kwestie walutowe

33. Rada zaleca:

- i) Aby w normalnych okolicznościach opłaty od użytkowników były wyrażone i pobierane w walucie lokalnej danego Państwa;
- ii) Aby w szczególnych okolicznościach, na przykład niestabilnych warunków ekonomicznych, jeśli Państwo proponuje lub zezwala na określenie opłat od użytkowników w walucie innej niż lokalna, przewoźnicy lotniczy mogli stosować tę samą walutę, stosując ten sam kurs wymiany walut, przy określaniu cen w lokalnej sprzedaży biletów; oraz
- iii) Aby dołożyć wszelkich starań celem usunięcia przeszkód uniemożliwiających przewoźnikom lotniczym mającym swoją bazę w jednym Państwie transferu w walucie wymienialnej przychodów netto ze sprzedaży w innym Państwie.⁴

Opłaty za lądowanie

34. Rada zaleca, aby przy ustalaniu opłat za lądowanie uwzględnić następujące zasady:

- i) Opłaty za lądowanie powinny być oparte na formule wagowej, uwzględniającej jako podstawę do kalkulacji maksymalną certyfikowaną masę startową wskazaną w certyfikacie zdatości do lotu (albo innym określonym dokumencie). Jednakże w pewnych okolicznościach, takich jak zatłoczenie w portach lotniczych i w godzinach szczytu, należy dopuścić możliwość stosowania stałej opłaty od statku powietrznego albo kombinacji opłaty stałej i elementu zależnego od masy.
- ii) Skala opłaty za lądowanie powinna być oparta na stałej stawce za 1000 kilogramów lub funtów masy, jednak jeśli jest to zasadne, stawka może być zróżnicowana w zależności od określonego poziomu lub poziomów masy.
- iii) W sytuacji gdy opłaty za kontrolę zbliżania i lotniska są pobierane jako element opłaty za lądowanie albo oddzielnie, mogą one uwzględniać masę statku powietrznego, jednakże w

⁴ Dalsze aspekty wymiany walut, przelewów zysków i płatności wydatków lokalnych zawarte są w Polityce i Wytycznych w sprawie Regulacji Ekonomicznej Międzynarodowego Transportu Lotniczego (Dok 9587).

stopniu niższym niż wprost proporcjonalny. (Zasady mające zastosowanie do takich opłat opisane są w dokładniejszy sposób w Politykach dotyczących Opłat za Służby Żeglugi Powietrznej).

- iv) Nie należy stosować zróżnicowania stawek w zależności od długości lotu.
- v) Powinno się stosować jedną opłatę dla kosztów tak wielu jak to możliwe obiektów i urządzeń oraz usług zapewnianych przez port lotniczy dla normalnego lądowania lub startu statku powietrznego (co do zasady wyłączając hangary i określone obiekty budynku terminala i inne, które są zwykle uregulowane w drodze dzierżawy albo innych zwyczajowych praktyk handlowych).
- vi) Jeśli ograniczenia w porcie lotniczym skutkują ograniczeniami dotyczącymi ładowności statku powietrznego w sytuacji gdy ograniczenia te mają poważny długoterminowy charakter, należy lokalnie rozważyć zmianę opłaty za lądowanie wynikającej z zakresu masy.
- vii) Zwykła opłata za lądowanie powinna pokrywać wykorzystanie świateł i specjalnych pomocy radiowych do lądowania, jeśli są one wymagane, gdyż w interesie bezpieczeństwa jest aby użytkownicy statków powietrznych nie byli zniechęceni do korzystania z tych pomocy przez nałożenie oddzielnej opłaty za ich wykorzystanie. Jeśli ustanowione są oddzielne opłaty za tego typu obiekty lub urządzenia, nie powinny być one pobierane na zasadzie dobrowolnego korzystania, ale powinny być jednolicie nakładane w odniesieniu do każdego lądowania odbywającego się w okresach określonych przez zarządzających portami lotniczymi.

Opłaty za parkowanie i hangar

35. Rada zaleca, aby przy ustalaniu opłat za parkowanie i hangar zastosowanie miały następujące zasady:

- i) Dla określenia opłat związanych z wykorzystaniem miejsc postojowych, hangaru i długoterminowego przechowania statku powietrznego, jako podstawę powinno się uwzględnić maksymalną dopuszczalną masę do startu lub wymiary statku powietrznego (zajmowaną powierzchnię) i długość postoju.
- ii) Okres bezpłatnego parkowania statku powietrznego następującego bezpośrednio po lądowaniu powinien być ustalony lokalnie, uwzględniając harmonogram lotów statku powietrznego, dostępną powierzchnię i inne stosowne czynniki.

Opłaty za obsługę pasażerów

36. Rada dostrzega, że przychody pochodzące z opłat za obsługę pasażerów są niezbędne dla gospodarki znaczącej liczby portów lotniczych. Jednakże często występują poważne problemy w zakresie ułatwień wynikające z pobierania tych opłat bezpośrednio od pasażera, szczególnie w dużych portach lotniczych; problemy te prawdopodobnie będą narastać wraz z utrzymywaniem się wzrostu ruchu pasażerskiego oraz rosnącą liczbą statków powietrznych o dużej pojemności wykonujących operacje w godzinach szczytu, szczególnie w budynkach terminali o dużym natężeniu ruchu. Dlatego też Rada zaleca, aby Państwa starały się zapewnić, by pobieranie opłat za obsługę pasażerów nie stwarzało dodatkowych kolejek i opóźnień w portach lotniczych, jeśli

to stosowne poprzez unikanie pobierania tych opłat bezpośrednio i oddzielnie od pasażera w porcie lotniczym. Dokładniej Rada zaleca, aby tam, gdzie pobieranie opłat za obsługę pasażerów bezpośrednio od pasażera powoduje problemy w zakresie ułatwień, opłata ta, o ile to możliwe, była pobierana od przewoźników lotniczych. Rada także podkreśla potrzebę konsultacji pomiędzy portami lotniczymi a przewoźnikami lotniczymi na poziomie lokalnym celem złagodzenia problemów związanych z pobieraniem opłat.

Opłaty za ochronę

37. Rada zwraca uwagę, że Państwa są odpowiedzialne za zapewnienie wdrożenia stosownych środków z zakresu ochrony w portach lotniczych zgodnie z wymogami Załącznika 17 ICAO – *Ochrona do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym* i że mogą one zlecić zadanie zapewnienia poszczególnych funkcji ochrony agencjom takim jak porty lotnicze, przewoźnicy i policja lokalna. Rada także dostrzega, że Państwa mogą określić w jakich okolicznościach i w jakim zakresie koszty związane z zapewnieniem infrastruktury i usług związanych z ochroną powinny być ponoszone przez Państwo, porty lotnicze lub inne właściwe agencje. Odnosząc się do odzyskiwania kosztów ochrony od użytkowników, Rada zaleca, aby zastosowanie miały następujące ogólne zasady:
- i) Konsultacje powinny mieć miejsce przed przejęciem przez porty lotnicze, przewoźników lotniczych lub inne podmioty jakichkolwiek kosztów ochrony.
 - ii) Zainteresowane podmioty mogą odzyskać koszty zapewnienia środków ochrony w portach lotniczych od użytkowników w sposób sprawiedliwy i równy, pod warunkiem przeprowadzenia konsultacji.
 - iii) Jakiegokolwiek opłaty lub przeniesienia kosztów ochrony powinny być bezpośrednio związane z kosztami zapewnienia odpowiednich usług ochrony i zaprojektowane tak, aby odzyskać wyłącznie stosowne koszty.
 - iv) Lotnictwo cywilne nie powinno być obciążone jakimikolwiek kosztami, które byłyby ponoszone dla celów sprawowania przez Państwo bardziej ogólnych funkcji z zakresu ochrony takich jak pilnowanie porządku publicznego, działania wywiadowcze i ochrona państwa.
 - v) Nie powinna mieć miejsca jakakolwiek dyskryminacja pomiędzy różnymi kategoriami użytkowników w odniesieniu do opłat w zależności od zapewnianego poziomu ochrony. Dodatkowe koszty ponoszone w związku z wyższym poziomem ochrony zapewnianym określonym użytkownikom regularnie na żądanie mogą skutkować obciążeniem tych użytkowników.
 - vi) Jeśli koszty ochrony w porcie lotniczym są odzyskiwane poprzez opłaty, stosowana metoda powinna być uznaniowa, jednak takie opłaty powinny być zależne od liczby pasażerów albo od masy statku powietrznego, albo od obu tych czynników. Koszty ochrony przypadające na najemców powierzchni w porcie lotniczym mogą być odzyskiwane poprzez czynsz albo inne opłaty.

- vii) Opłaty mogą być pobierane jako element dodatkowy do innych istniejących opłat albo w formie odrębnych opłat, jednak powinny podlegać odrębnej identyfikacji kosztów i powinny być odpowiednio wyjaśnione.

Opłaty związane z hałasem

38. Rada dostrzega, że mimo osiągniętego zmniejszenia poziomu hałasu ze statków powietrznych u źródła, wiele portów lotniczych będzie musiało nadal stosować środki służące łagodzeniu lub zapobieganiu hałasowi. Rada uważa, że koszty ponoszone w związku ze stosowaniem takich środków mogą, według uznania Państw, być przyporządkowane do portów lotniczych i odzyskiwane od użytkowników oraz że Państwa posiadają elastyczność w decydowaniu o stosowanych metodach odzyskiwania kosztów i nakładania opłat w świetle lokalnych okoliczności. W sytuacji gdy opłaty związane z hałasem mają być pobierane, Rada zaleca, aby odbyły się konsultacje w odniesieniu do każdego elementu wydatków i żeby zastosowanie miały następujące zasady:
- i) Opłaty związane z hałasem powinny być pobierane wyłącznie w portach lotniczych mających problemy z hałasem i powinny być zaprojektowane tak, aby służyły odzyskaniu wyłącznie kosztów związanych z łagodzeniem lub zapobieganiem tym problemom.
 - ii) Jakiegokolwiek opłaty związane z hałasem powinny być powiązane z opłatą za lądowanie, w miarę możliwości poprzez dopłaty lub zniżki, i powinny uwzględniać postanowienia Załącznika 16 ICAO – *Ochrona Środowiska do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym* dotyczące certyfikacji hałasowej w zależności od poziomu hałasu statku powietrznego.
 - iii) Opłaty związane z hałasem powinny być niedyskryminacyjne względem użytkowników i nie powinny być ustanawiane na poziomie nazbyt wysokim (zaporowym) dla operacji określonych statków powietrznych.

Opłaty związane z emisjami ze statków powietrznych odnoszące się do problematyki jakości lokalnego powietrza na lub wokół portów lotniczych

39. Rada dostrzega, że pomimo stosowania różnorodnych środków natury technicznej i operacyjnej ograniczających emisję z silników statków powietrznych czynników szkodliwych wpływających na jakość lokalnego powietrza (local air quality – LAQ), niektóre Państwa mogą zdecydować się na stosowanie opłat za emisje odnoszących się do problematyki LAQ na lub wokół portów lotniczych. Rada uważa, że koszty ponoszone w związku z ograniczaniem lub zapobieganiem temu problemowi mogą, wedle uznania Państw, być przyporządkowane do portów lotniczych i odzyskiwane od użytkowników oraz że Państwa posiadają elastyczność w decydowaniu o stosowanych metodach odzyskiwania kosztów i nakładania opłat w świetle lokalnych okoliczności.⁵ W sytuacji gdy opłaty związane z emisjami odnoszące się do LAQ mają być pobierane, Rada zaleca, aby zastosowanie miały następujące zasady:

⁵ Dodatkowe wytyczne dotyczące opłat związanych z emisjami odnoszących się do LAQ pojawiają się w *Wytycznych dotyczących Opłat za Emisje ze Statków Powietrznych Odnoszących się do Jakości Lokalnego Powietrza* (Dok 9884).

- i) Opłaty za emisje odnoszące się do LAQ powinny być pobierane wyłącznie w portach lotniczych z określonymi – istniejącymi albo przewidywanymi – problemami z jakością lokalnego powietrza i powinny być zaprojektowane tak, aby służyły odzyskaniu wyłącznie kosztów związanych ze stosowaniem środków ograniczających lub zapobiegających szkodom wyrządzonym przez statki powietrzne.
- ii) Podstawa kosztowa opłat powinna być ustalona w przejrzysty sposób, a udział przypadający bezpośrednio na statki powietrzne powinien zostać właściwie oszacowany.
- iii) Konsultacje z zainteresowanymi stronami powinny mieć miejsce zanim jakiegokolwiek opłaty tego rodzaju zostaną nałożone na przewoźników lotniczych.
- iv) Opłaty za emisje odnoszące się do LAQ powinny wpływać na problemem jakości lokalnego powietrza w sposób efektywny kosztowo.
- v) Opłaty za emisje odnoszące się do LAQ powinny służyć odzyskaniu od użytkowników kosztów rozwiązywania problemów jakości lokalnego powietrza w portach lotniczych w sposób sprawiedliwy i równy, powinny być niedyskryminacyjne względem użytkowników i nie powinny być ustalone na poziomie zbyt wysokim (zaporowym) dla operacji określonych statków powietrznych.
- vi) Zaleca się, aby przy pobieraniu opłat za emisje odnoszących się do LAQ w sposób szczególny uwzględniona została potrzeba zmniejszenia możliwego wpływu na regiony rozwijające się.
- vii) Opłaty za emisje odnoszące się do LAQ mogą być powiązane z opłatami za lądowanie, w miarę możliwości poprzez dopłaty lub zniżki, albo stanowić odrębne opłaty, jednakże koszty powinny zostać właściwie zidentyfikowane.
- viii) Zaleca się, aby schemat opłat za emisje ze statków powietrznych był oparty na danych, które w sposób najbardziej dokładny odzwierciedlają rzeczywiste operacje statków powietrznych. W przypadku braku takich danych, należy korzystać z wystandaryzowanego czasu pracy dla cyklu lądowania i startu (landing/take off – LTO) (Załącznik 16 – *Ochrona Środowiska do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym ICAO, Tom II – Emisje z silników statków powietrznych*).
- ix) Każde Państwo nakładające opłaty za emisje odnoszące się do LAQ na statki powietrzne wykonujące operacje międzynarodowe powinno corocznie zgłaszać do ICAO istnienie takich schematów opłat. Organ odpowiedzialny za pobieranie opłat powinien utrzymywać akta dotyczące pobranych opłat i wykorzystania środków celem udostępnienia ich wszystkim użytkownikom.

Rozwijanie przychodów z koncesji, wynajmu lokali i „stref wolnych”

40. Rada dostrzega rosnące znaczenie dla portów lotniczych przychodów pochodzących ze źródeł takich jak koncesje, wynajem lokali i „strefy wolne”. Rada zaleca, aby za wyjątkiem koncesji, które są bezpośrednio związane z działalnością w zakresie przewozu lotniczego, takich jak paliwo, dostarczanie posiłków w czasie lotu i obsługa naziemna, zachęcać do rozwijania w pełni tego rodzaju przychodów, mając jednocześnie na uwadze potrzebę umiarkowanego poziomu

cen dla społeczeństwa, wymagań pasażerów i potrzebę wydajności terminalowej. Należy przeanalizować wszelkie możliwości rozwijania przychodów z koncesji lotniskowych, a ICAO powinno być informowane o praktykach i wnioskach w tym zakresie, tak aby korzyści z doświadczeń mogły być udostępnione wszystkim.⁶

Opłaty za koncesję paliwową

41. Rada zaleca, aby w sytuacji gdy nałożone są opłaty paliwowe od wolumenu sprzedaży, były one traktowane przez port lotniczy jako opłaty za koncesję natury lotniczej i koncesjonariusze paliwowi nie powinny automatycznie doliczać ich do ceny paliwa dla użytkowników statków powietrznych, choć mogą oni w sposób właściwy wliczyć je jako składnik ich kosztów przy negocjowaniu cen dostawy paliwa z użytkownikami statków powietrznych. Poziom opłat paliwowych od wolumenu sprzedaży może odzwierciedlać wartość koncesji przyznanej dostawcy paliwa i powinien być powiązany z kosztami udostępnianych obiektów i urządzeń, jeśli takie istnieją. Ewentualnie, jeśli to możliwe, można rozważyć zastąpienie opłat paliwowych od wolumenu sprzedaży przez stałą opłatę za koncesję odzwierciedlającą wartość koncesji i związaną z kosztami udostępnianych obiektów i urządzeń, jeśli takie istnieją. Rada zaleca także, aby przy nakładaniu jakichkolwiek takich opłat zarządzający portem lotniczym dokonał ich oceny pod kątem uniknięcia skutków dyskryminacyjnych, bezpośrednich lub pośrednich, zarówno dla dostawców paliwa, jak i użytkowników statków powietrznych oraz uniknięcia sytuacji, w której opłaty te stałyby się przeszkodą w rozwoju lotnictwa cywilnego.
-

⁶ Przy rozwijaniu i określaniu opłat za koncesje bezpośrednio powiązane z działalnością w zakresie transportu lotniczego, można odnieść się do odpowiednich wytycznych zawartych w Podręczniku Ekonomiki Portów Lotniczych (Dok 9562) oraz modelowej klauzuli dotyczącej obsługi naziemnej dla fakultatywnego stosowania w umowach o komunikacji lotniczej w Polityce i Wytycznych dotyczących Regulacji Ekonomicznej Międzynarodowego Transportu Lotniczego (Dok 9587).

III. POLITYKI ICAO DOTYCZĄCE OPŁAT ZA SŁUŻBY ŻEGLUGI POWIETRZNEJ

Podstawa kosztowa dla opłat za służby żeglugi powietrznej

42. Rada uważa, że co do zasady jeśli służby żeglugi powietrznej zapewniane są dla użytku międzynarodowego, ANSPs mogą wymagać od użytkowników aby finansowali swój pełen udział w kosztach związanych z tym służbami; jednocześnie od międzynarodowego lotnictwa cywilnego nie powinno się wymagać pokrywania kosztów, które nie są właściwie do niego przypisane. Dlatego też Rada zachęca Państwa, aby dla służb żeglugi powietrznej, które zapewniają, utrzymywały one rachunki w sposób gwarantujący, że opłaty pobierane za służby żeglugi powietrznej od międzynarodowego lotnictwa cywilnego mają właściwą podstawę kosztową.
43. Rada uważa, że sprawiedliwy system zwrotu kosztów może wywodzić się od określenia całości kosztów służb żeglugi powietrznej ponoszonych w związku z obsługą użytkowników lotniczych, poprzez przypisanie tych kosztów do poszczególnych kategorii użytkowników, a ostatecznie prowadzić do stworzenia systemu polityki opłatowej lub cenowej. Przy ustalaniu całkowitych kosztów, które mają być pokryte z opłat pobieranych od międzynarodowych usług lotniczych, jako ogólne wytyczne dotyczące obiektów i urządzeń oraz usług, które mogą być wzięte pod uwagę, służyć może lista zawarta w Załączniku 2.⁷ Ponadto, Rada w szczególności zaleca, aby Państwa rozważyły, tam gdzie to właściwe, zastosowanie międzynarodowych standardów rachunkowości w odniesieniu do ANSPs.
44. Rada zaleca, aby przy ustalaniu podstawy kosztowej dla opłat za służby żeglugi powietrznej zastosowanie miały następujące zasady:
- i) Koszt będący przedmiotem podziału stanowi pełen koszt zapewniania służb żeglugi powietrznej, włączając odpowiednie kwoty kosztu kapitału i amortyzacji składników majątku, jak również koszty utrzymania, eksploatacji, zarządzania i administracji.
 - ii) Kosztami, które są brane pod uwagę, powinny być koszty oszacowane w odniesieniu do obiektów i urządzeń oraz służb, włączając usługi satelitarne, przewidzianych i wdrożonych zgodnie z Regionalnym Planem (Planami) Żeglugi Powietrznej ICAO, uzupełnionych, jeśli to konieczne, stosownie do zatwierdzonych przez Radę rekomendacji wydanych przez właściwe Regionalne Spotkanie ICAO dotyczące Żeglugi Powietrznej. Jakikolwiek inne obiekty i urządzenia lub służby, za wyjątkiem sytuacji gdy są udostępniane na wniosek użytkowników, powinny być wyłączone, podobnie jak koszt obiektów i urządzeń lub służb zapewnianych w oparciu o umowę albo przez samych przewoźników oraz jakiegokolwiek nadmierne wydatki związane z budową, eksploatacją lub utrzymaniem.

⁷ W tym zakresie pomocne mogą być wytyczne dotyczące rachunkowości zawarte w Podręczniku Ekonomiki Służb Żeglugi Powietrznej (Dok 9161), choć istnieją także inne podejścia.

- iii) Koszty służb żeglugi powietrznej zapewnianych podczas operacji statku powietrznego w fazie zbliżania lub na lotnisku powinny być wykazane oddzielnie, podobnie jak – gdy jest to możliwe – koszty zapewnienia lotniczej służby meteorologicznej.
 - iv) Koszty niektórych środków ochrony natury prewencyjnej służących zapewnianiu służb żeglugi powietrznej, które odnoszą się specjalnie do lotnictwa cywilnego i są podejmowane rutynowo, mogą być uwzględnione w podstawie kosztowej opłat za służby żeglugi powietrznej w zakresie, w jakim nie zostały uprzednio uwzględnione w kontekście środków związanych z bezpieczeństwem. Na lotnictwo cywilne nie powinny być nakładane opłaty z tytułu jakichkolwiek kosztów, które byłyby poniesione dla realizacji przez Państwo funkcji ochrony o bardziej ogólnym charakterze, takich jak pilnowanie porządku publicznego, działania wywiadowcze i ochrona państwa. Ponadto koszty związane z ochroną portu lotniczego nie powinny być łączone z kosztami ochrony ponoszonymi w związku z obiektami i urządzeniami lub służbami żeglugi powietrznej.
 - v) Służby żeglugi powietrznej mogą generować wystarczające przychody przekraczające wszystkie bezpośrednie i pośrednie koszty operacyjne, zapewniając w ten sposób uzasadniony zwrot na aktywach (przed opodatkowaniem i kosztem kapitału), aby przyczyniać się do niezbędnych inwestycji kapitałowych.
45. Rada dostrzega, że przy ustalaniu kosztów podlegających odzyskaniu od użytkowników:
- i) Rządy mogą zdecydować o odzyskaniu mniej niż pełnych kosztów, mając na uwadze korzyści lokalne, regionalne lub krajowe.
 - ii) Jest indywidualną decyzją każdego Państwa czy, kiedy i na jakim poziomie nałożone zostaną opłaty za służby żeglugi powietrznej; uznaje się, że w szczególności Państwa w rozwijających się regionach świata, w których finansowanie sprzętu i utrzymania służb żeglugi powietrznej jest trudne, mają prawo wymagać od międzynarodowych przewoźników lotniczych, aby uczestniczyli oni w tym finansowaniu poprzez opłaty pobierane od użytkowników, przyczyniając się do ponoszenia sprawiedliwej części kosztów służb.
 - iii) Dochodzenie do pełnego odzyskiwania kosztów powinno być stopniowe.

Podział kosztów służb żeglugi powietrznej pomiędzy użytkowników lotniczych

46. Rada zaleca, aby podział kosztów służb żeglugi powietrznej pomiędzy użytkowników lotniczych był dokonany w sposób sprawiedliwy w stosunku do wszystkich użytkowników. Proporcje kosztów przypisanych do międzynarodowego lotnictwa cywilnego i innego wykorzystania obiektów i urządzeń oraz służb (włączając krajowe lotnictwo cywilne, państwowe statki powietrzne i inne statki powietrzne podlegające zwolnieniu oraz użytkowników innych niż użytkownicy lotniczy) powinny być określone w taki sposób, aby zapewnić, że żaden z użytkowników nie są obciążeni kosztami, które nie są do nich przypisane w odpowiedni sposób, zgodnie z właściwymi zasadami rachunkowości. Rada zaleca także, aby Państwa uzyskały informacje dotyczące wykorzystania służb żeglugi powietrznej, włączając liczbę lotów według kategorii użytkowników (tzn. transport lotniczy, lotnictwo ogólne, inni), zarówno krajowych jak i

międzynarodowych oraz inne informacje takie jak przebyta odległość i typ oraz waga statku powietrznego, jeżeli taka informacja ma znaczenie dla podziału kosztów i systemu odzyskiwania kosztów.⁸

Systemy opłat za służby żeglugi powietrznej

47. Rada zaleca, aby Państwa zapewniły, by systemy stosowane do opłat za służby żeglugi powietrznej były ustanowione zgodnie z następującymi zasadami:

- i) Jakikolwiek system opłat powinien, tak dalece jak to możliwe, być prosty, sprawiedliwy oraz – w odniesieniu do opłat za trasowe służby żeglugi powietrznej – odpowiedni dla ogólnego zastosowania co najmniej na poziomie regionalnym. Koszt administracyjny pobierania opłat nie powinien przekraczać rozsądnej proporcji pobranych opłat.
- ii) Opłaty nie powinny być nakładane w sposób zniechęcający do korzystania z obiektów i urządzeń oraz służb niezbędnych dla bezpieczeństwa lub do wprowadzania nowych pomocy i technik. Obiekty i urządzenia lub służby przewidziane w Regionalnym Planie (Planach) Żeglugi Powietrznej ICAO lub w jakichkolwiek zatwierdzonych przez Radę zaleceniach odpowiednich Regionalnych Spotkań ICAO dotyczących Żeglugi Powietrznej uznaje się za niezbędne dla ogólnego bezpieczeństwa i wydajności.
- iii) Opłaty powinny być określone na podstawie właściwych zasad rachunkowości i – jeśli jest to wymagane – mogą odzwierciedlać inne zasady ekonomiczne, pod warunkiem, że są one zgodne z Art. 15 *Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym* i innymi zasadami zawartymi w niniejszych politykach.
- iv) System opłat musi być niedyskryminacyjny zarówno w odniesieniu do użytkowników zagranicznych i tych posiadających przynależność do Państwa lub Państw odpowiedzialnych za zapewnianie służb żeglugi powietrznej i wykonujących podobne operacje międzynarodowe, jak również w odniesieniu do dwóch lub większej liczby zagranicznych użytkowników.
- v) W ramach swojej odpowiedzialności w obszarze nadzoru ekonomicznego Państwa powinny, gdzie jest to niezbędne, zgodnie z krajowymi uwarunkowaniami, dokonać indywidualnej oceny pozytywnych i negatywnych skutków wynikających z określonych form różnicowania opłat stosowanych przez ANSPs. Jeżeli jakiegokolwiek zróżnicowane opłaty mają zastosowanie do określonych kategorii użytkowników, Państwa powinny zapewnić, że są one przejrzyste pod względem ich tworzenia, celu i kryteriów, na podstawie których są oferowane; że koszty związane ze zróżnicowanymi opłatami nie są przypisane, bezpośrednio ani pośrednio, do innych użytkowników nie korzystających z nich; oraz że jeżeli ich celem jest przyciągnięcie lub utrzymanie nowych usług lotniczych, są one oferowane jedynie tymczasowo.
- vi) Każdy system opłat powinien uwzględniać koszt zapewniania służb żeglugi powietrznej oraz efektywność świadczonych usług. System opłat powinien być wprowadzany w taki sposób,

⁸ Wytyczne w sprawie podziału kosztów są zawarte w *Podręczniku Ekonomiki Służb Żeglugi Powietrznej* (Dok 9161), jednakże Państwa mogą stosować inne podejście księgowe, które ich zdaniem spełnia określone wymogi.

aby uwzględnić ekonomiczną i finansową sytuację z jednej strony użytkowników, na których ma wpływ, a z drugiej strony Państwa lub Państw zapewniających służby.

- vii) Opłaty powinny być pobierane w taki sposób, aby nie miało miejsca podwójne pobieranie opłat za jakiegokolwiek obiektu i urządzenia lub służby w odniesieniu do tego samego wykorzystania. W sytuacjach, gdy określone obiekty i urządzenia lub służby są wykorzystywane do więcej niż jednej służby (np. kontroli zbliżania i lotniska oraz trasowej kontroli ruchu lotniczego), ich koszty powinny zostać sprawiedliwie uwzględnione w opłatach, o których mowa.
- viii) Opłaty pobierane od międzynarodowego lotnictwa ogólnego, włączając lotnictwo biznesowe, powinny być poddane rozsądnej analizie, z uwzględnieniem kosztów niezbędnych i wykorzystywanych obiektów i urządzeń oraz celu promowania właściwego rozwoju międzynarodowego lotnictwa cywilnego ogółem.
- ix) Państwa powinny unikać podziału Rejonów Informacji Powietrznej (FIRów) wyłącznie w celu osiągnięcia przychodów, jeśli to nie jest związane z kosztami zapewniania służb.

Prefinansowanie projektów

48. Niezależnie od zasad powiązania opłat z kosztami i ochrony użytkowników przez płaceniem za obiekty i urządzenia nieistniejące lub nieudostępniane (aktualnie lub w przyszłości), Rada uważa, że po uwzględnieniu możliwych wpływów z przychodów pozalotniczych, w szczególnych okolicznościach może być zaakceptowane prefinansowanie projektów, jeśli jest ono najbardziej właściwą formą finansowania inwestycji długoterminowych o dużej skali, pod warunkiem obecności ścisłych zabezpieczeń, obejmujących między innymi:
- v) Skuteczny i przejrzysty nadzór ekonomiczny nad opłatami od użytkowników i związanym z nimi świadczeniem usług, włączając audyty wyników działalności i analizy porównawcze (porównywanie kryteriów wydajności względem innych podobnych przedsiębiorstw);
 - vi) Pełną i przejrzystą rachunkowość, z gwarancją że wszystkie opłaty lotnicze od użytkowników są i będą przeznaczone na usługi lub projekty lotnictwa cywilnego;
 - vii) Zaawansowany, przejrzysty i konkretny proces konsultacji ANSPs z użytkownikami i w maksymalnym możliwym zakresie osiągnięcie porozumienia z użytkownikami dotyczącego znaczących projektów; oraz
 - viii) Zastosowanie w ograniczonym okresie czasu, przy jednoczesnych korzyściach dla użytkowników wynikających z niższych opłat i z łagodniejszych zmian w opłatach niż te, które miałyby miejsce w przeciwnym razie, w momencie gdy nowe obiekty i urządzenia lub infrastruktura byłyby dostępne.

Kwestie walutowe

49. Rada:

- i) Zaleca, aby w normalnych okolicznościach opłaty od użytkowników były wyrażone i płacone w walucie lokalnej danego Państwa;

- ii) Zaleca, aby w szczególnych okolicznościach, na przykład niestabilnych warunków ekonomicznych, jeśli Państwo proponuje lub zezwala na określenie opłat od użytkowników w walucie innej niż lokalna, przewoźnicy lotniczy mogli stosować tę samą walutę, stosując ten sam kurs wymiany walut, przy określaniu cen w lokalnej sprzedaży biletów;
- iii) Zaleca, aby dołożyć wszelkich starań celem usunięcia przeszkód uniemożliwiających przewoźnikom lotniczym posiadającym swoją bazę w jednym Państwie transferu w walucie wymienialnej przychodów netto ze sprzedaży w innym Państwie; oraz
- iv) Zauważa, że w sytuacji gdy rachunki z tytułu opłat za trasowe służby żeglugi powietrznej są wystawiane regionalnie (tj. w imieniu kilku Państw albo przez wspólnie zarządzaną agencję), może być korzystne zarówno dla użytkowników jak i dla ANSPs określanie i uiszczanie opłat w jednej wymienialnej walucie.⁹

Opłaty za kontrolę zbliżania i lotniska

50. Rada zaleca, aby w sytuacji, gdy pobierane są opłaty za kontrolę zbliżania i lotniska, zarówno jako element opłaty za lądowanie, jak i oddzielnie, opłata ta stanowiła, tak dalece jak to możliwe, jeden element opłaty za lądowanie albo innej podobnej opłaty za lot i mogła uwzględniać wagę statku powietrznego, jednakże w stopniu mniejszym niż wprost proporcjonalnie.

Opłaty za trasowe służby żeglugi powietrznej

51. Rada zaleca, aby opłata za trasowe służby żeglugi powietrznej stanowiła, tak dalece jak to możliwe, jedną opłatę za lot; oznacza to, że powinna ona stanowić jedną opłatę za wszystkie służby żeglugi powietrznej zapewniane przez Państwo lub grupę Państw w przestrzeni powietrznej, której opłata dotyczy. Opłata ta może przede wszystkim być oparta na:

- i) Długości lotu w określonym obszarze;
- ii) Wadze statku powietrznego.

Element długości lotu, uznawany za jedną z akceptowalnych miar świadczonej usługi, powinien być stosowany poprzez zastosowanie skali odległości wykorzystującej ortodromiczną odległość albo inną ogólnie uznawaną odległość. Element wagi statku powietrznego powinien być stosowany poprzez zastosowanie skali wagi uwzględniającej szerokie przedziały, które w największym możliwym zakresie powinny być wystandaryzowane. Przedmiotowa skala wagi powinna uwzględniać, w stopniu mniejszym niż proporcjonalnie, względne pojemności przewozowe różnych typów statków powietrznych.

52. Bez uszczerbku dla powyższych wytycznych, które stanowią system opłat do ogólnego zastosowania, Rada zauważa jednakże, że:

⁹ Dalsze aspekty wymiany walut, przelewów zysków i płatności wydatków lokalnych zawarte są w *Polityce i Wytycznych w sprawie Regulacji Ekonomicznej Międzynarodowego Transportu Lotniczego* (Dok 9587).

- i) Charakterystyka określonej przestrzeni powietrznej określa najbardziej odpowiednią metodę pobierania opłat w tej przestrzeni, uwzględniając typ ruchu, długości lotu i charakterystykę statków powietrznych w tej przestrzeni.
- ii) W sytuacji gdy długości lotu lub typy statków powietrznych są w miarę jednorodne, elementy odległości lub wagi mogą być, każde z osobna lub łącznie w zależności od okoliczności, pominięte.
- iii) W określonych okolicznościach, uznając element kosztów stałych w zapewnianiu służb ruchu lotniczego, właściwym może być stosowanie połączenia stałej opłaty za lot z opłatą opartą na wyżej zalecanych parametrach.

Opłaty za służby żeglugi powietrznej wykorzystywane przez statki powietrzne poza terytorium Państwa zapewniającego służby

53. Rada zauważa, że instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej dla użytku międzynarodowego mogą wymagać od użytkowników poniesienia przypadającej na nich części kosztów zapewniania tych służb, niezależnie od tego czy ich wykorzystanie ma miejsce nad terytorium Państwa zapewniającego służby. Tak więc, jeżeli Państwo przyjęło na siebie odpowiedzialność za zapewnianie trasowych służb żeglugi powietrznej nad innym Państwem, nad pełnym morzem albo w przestrzeni powietrznej o nieokreślonym zwierzchnictwie (zgodnie z zapisami Załącznika 11 – *Służby Ruchu Lotniczego do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym* ICAO oraz Regionalnymi Porozumieniami dotyczącymi Żeglugi Powietrznej zatwierdzonymi przez Radę), dane Państwo może pobierać opłaty od wszystkich użytkowników zapewnianych służb. Państwo może zlecić innemu Państwu albo organizacji prawo do pobierania takich opłat w jego imieniu.
54. Rada także dostrzega, że pobieranie opłat za służby żeglugi powietrznej w sytuacji, gdy statek powietrzny nie wykonuje lotu w przestrzeni Państwa zapewniającego służby, stwarza trudne i złożone problemy. To w gestii Państw leży znalezienie odpowiedniego mechanizmu na poziomie dwustronnym lub regionalnym dla spotkań pomiędzy Państwem zapewniającym służby a Państwami przynależności użytkowników, mających na celu osiągnięcie w jak największym stopniu porozumienia dotyczącego zapewnianych obiektów i urządzeń oraz usług, pobieranych opłat oraz metod pobierania tych opłat.
-

ZAŁĄCZNIK 1

PRZEWODNIK PO OBIEKTACH I URZĄDZENIACH ORAZ USŁUGACH UWZGLĘDNIANYCH PRZY USTALANIU KOSZTÓW LOTNISKOWYCH¹⁰

Obiekty i urządzenia oraz usługi do zbliżania, lądowania i startu

Obszar do lądowania wraz z podejściem i drogami kołowania, z niezbędną melioracją, ogrodzeniem itd. Także oświetlenie dla podejścia, lądowania, kołowania i startu, jak również łączność i inne specjalne pomoce dla podejścia do lądowania, lądowania i startu (czasem zapewniane przez podmiot inny niż zarządzający portem lotniczym).

Kontrola zbliżania i lotniska: kontrola ruchu lotniczego dla zbliżania, lądowania, kołowania i startu z niezbędnymi pomocniczymi służbami łączności, nawigacji i dozoru. (Kontrola zbliżania i lotniska są czasem częściowo albo w całości zapewniane przez podmiot inny niż zarządzający portem lotniczym. Por. także Załącznik 2).

Służby meteorologiczne (często zapewniane przez podmiot inny niż zarządzający portem lotniczym). (Por. także Załącznik 2 w odniesieniu do tego, kiedy należy uwzględnić podział tych kosztów proporcjonalnie do ich wykorzystania dla działalności portu lotniczego).

Zapewnienie obecności służb przeciwpożarowych i ratownictwa medycznego.

Terminale, miejsca postojowe dla statków powietrznych, hangary i inne obiekty i urządzenia oraz usługi zapewniane na rzecz użytkowników statków powietrznych

Poczekalnie i hale dla pasażerów oraz dostępne publicznie wraz z niezbędnym ogrzewaniem, oświetleniem, usługami dozoru, drogami dojazdowymi itd.

Miejsca na biura przewoźników lotniczych, stanowiska odpraw i dla załóg oraz do obsługi pasażerów i towarów.

Pomoc w obsłudze pasażerów i towarów oraz niezbędne wyposażenie.

Specjalna obsługa statków powietrznych (klimatyzacja, sprzątanie itp.).

Holowanie i inna obsługa statków powietrznych.

Miejsce na postój i długoterminowe przechowywanie statków powietrznych.

Hangary, warsztaty, magazyny, garaże i inne miejsca techniczne.

¹⁰ Dalsze wytyczne dotyczące księgowości lotniskowej zawarte są w Podręczniku Ekonomiki Portów Lotniczych (Dok 9562).

Teren wydzierżawiony użytkownikom statków powietrznych dla różnych celów.

Zapewnianie paliwa do statków powietrznych (zwykle na zasadzie koncesji) i innych materiałów technicznych, jak również obsługi technicznej i napraw statków powietrznych.

Obiekty i urządzenia łączności (wiadomości przedsiębiorstw lotniczych – klasa B).

Powszechne usługi takie jak zapewnienia oświetlenia, ogrzewania, energii i opału.

Środki ochrony, wyposażenie, obiekty i urządzenia oraz personel dla następujących zadań

Kontrola bezpieczeństwa, włączając prześwietlanie pasażerów i bagażu kabinowego.

Kontrola bezpieczeństwa, włączając prześwietlanie bagażu rejestrowanego.

Kontrola bezpieczeństwa towarów, poczty i innych dóbr.

Kontrola bezpieczeństwa personelu portu lotniczego i linii lotniczej.

Monitorowanie statku powietrznego i stref zastrzeżonych.

Sprawdzenie przeszłości osób z dostępem do stref zastrzeżonych.

Systemy identyfikacji dla celów ochrony w portach lotniczych.

Szkolenie personelu ochrony.

Uwaga. – Funkcje te odnoszą się do Standardów i Zalecanych Praktyk Załącznika 17 ICAO (oraz definicji w nim zawartych), nakładającego na każde Umawiające się Państwo jako cel nadrzędny bezpieczeństwo pasażerów, załogi, personelu naziemnego i ogółu społeczeństwa we wszystkich kwestiach związanych z zabezpieczeniem przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym.

Pomieszczenia dla podmiotów innych niż użytkownicy statków powietrznych

Pomieszczenia dla sklepów, hoteli, restauracji, podmiotów świadczących transport naziemny, banków/kantorów wymiany walut, poczty, biur telegraficznych itd.

Obiekty, za które opłaty wnoszone są bezpośrednio przez społeczeństwo (parkingi samochodowe, tarasy widokowe itd.).

Pomieszczenia dla niezbędnych działań rządowych, służb celnych, imigracyjnych, służby zdrowia, kwarantanny rolnej itd.

Teren wynajęty podmiotom innym niż użytkownicy statków powietrznych (włączając prawo użytkowania ziemi itd.).

Ograniczanie hałasu i zapobieganie mu

Systemy monitorowania hałasu, wyposażenia do tłumienia hałasu oraz bariery hałasowe.

Tereny lub własność przejęte wokół portów lotniczych.

Wyciszanie budynków w pobliżu portów lotniczych oraz inne środki łagodzące wynikające z wymogów prawnych lub rządowych.

Zmniejszanie i zapobieganie emisjom wpływającym na jakość lokalnego powietrza

Monitoring jakości lokalnego powietrza w porcie lotniczym i w jego pobliżu.

Modelowanie kalkulacji i rozproszenia emisji związanych z portem lotniczym.

Instalacja stałego zasilania naziemnego oraz wentylacji dla statków powietrznych przy pirsach mających na celu zmniejszanie emisji.

Instalacja stacji zaopatrzenia w paliwo o niskim poziomie emisji (na przykład płynny gaz naturalny albo biopaliwa) dla wyposażenia obsługi i ruchu w części lotniczej lotniska, mające na celu zmniejszanie emisji.

Usprawnienia w systemach ruchu naziemnego statków powietrznych takich jak drogi kołowania zaprojektowane celem zmniejszania emisji.

Uwaga. – Pierwsze dwa punkty mają zastosowanie tylko w zakresie, w jakim uważa się, że statki powietrzne mogą się przyczyniać albo przyczyniają się do problemów z jakością lokalnego powietrza.

ZAŁĄCZNIK 2

PRZEWODNIK PO OBIEKTACH I URZĄDZENIACH ORAZ USŁUGACH UWZGLĘDNIANYCH PRZY USTALANIU CAŁKOWITYCH KOSZTÓW SŁUŻB ŻEGLUGI POWIETRZNEJ¹

Zarządzanie ruchem lotniczym

Zarządzanie ruchem lotniczym (air traffic management – ATM): Dynamiczne, zintegrowane zarządzanie ruchem lotniczym i przestrzenią powietrzną, włączając służby ruchu lotniczego (air traffic services – ATS), zarządzanie przestrzenią powietrzną i zarządzanie przepływem ruchu lotniczego (air traffic flow management – ATFM) – w sposób bezpieczny, ekonomiczny i skuteczny – poprzez zapewnianie obiektów i urządzeń oraz ciągłych służb we współpracy ze wszystkimi stronami, włączając funkcje pokładowe i naziemne.

ATS dzielą się na służbę kontroli ruchu lotniczego (air traffic control – ATC), służbę informacji powietrznej (flight information service – FIS) i służbę alarmową. ATC dalej dzieli się na następujące służby:

Służba kontroli lotniska: Służba kontroli ruchu lotniczego dla ruchu lotniskowego zapewniana wyłącznie przez wieże kontroli lotniska.

Służba kontroli zbliżania: Służba kontroli ruchu lotniczego dla kontrolowanych lotów przylatujących i odlatujących. Obejmuje ona usługi świadczone w rejonie kontrolowanym lotniska, który jest zwykle ustanawiany u zbiegu tras ATS w pobliżu jednego lub większej liczby ważniejszych lotnisk. Służba kontroli zbliżania zapewniana jest przez wieżę kontroli zbliżania albo przez ośrodek kontroli obszaru. Ewentualnie służba kontroli zbliżania może być zapewniana przez organ kontroli zbliżania, kiedy niezbędne lub pożądane jest ustanowienie takiego odrębnego organu.

Służba kontroli obszaru: Służba kontroli ruchu lotniczego dla lotów kontrolowanych w obszarach kontrolowanych (na trasie), zapewniana przez ośrodek kontroli obszaru albo rzadziej przez organ zapewniający służbę kontroli zbliżania, gdy nie został ustanowiony ośrodek kontroli obszaru.

FIS i służba alarmowa zapewniane są wszystkim statkom powietrznym podlegającym ATC albo o których w inny sposób zostały zawiadomione odpowiednie ośrodki ATS. Dodatkowo, służba alarmowa jest zapewniana wszystkim statkom powietrznym, o których wiadomo lub przypuszcza się, że są obiektem aktu bezprawnej ingerencji.

¹ Dalsze wytyczne dotyczące określania i podziału kosztów służb żeglugi powietrznej zawarte są w Podręczniku Ekonomiki Służb Żeglugi Powietrznej (Dok 9161).

ATFM zwykle jest zorganizowane z uwzględnieniem scentralizowanego organu zarządzania przepływem. Komórka zarządzania przepływem (albo stanowisko zarządzania przepływem) jest ustanowiona w każdym uczestniczącym ośrodku kontroli obszaru.

Systemy łączności, nawigacji i dozorowania

Naziemne lub satelitarne systemy lotniczej łączności (zarówno powietrzne-ziemia, jak i ziemia-ziemia), nawigacji i dozorowania niezbędne dla bezpieczeństwa i regularności lotów. Główne elementy tych systemów to:

Łączność: Naziemne lub satelitarne obiekty wspomagające lotniczą służbę stałą (aeronautical fixed service – AFS) i lotniczą służbę ruchomą (aeronautical mobile service – AMS) i lotniczą służbę rozgłaszania.

Nawigacja: Konwencjonalne naziemne radiowe i wizualne pomoce nawigacyjne, globalny satelitarny system nawigacji (global navigation satellite system – GNSS) i związane z nim systemy rozszerzające wspomagające wszystkie fazy lotu.

Dozorowanie: Pierwotne/wtórne radary dozorowania i inne naziemne/satelitarne wspomagające automatyczne zależne dozorowanie (automatic dependent surveillance – ADS) lub automatyczne zależne dozorowanie – rozgłaszanie (ADS-Broadcast – ADS-B).

Służby meteorologiczne

Cała część służby meteorologicznej, która może być przypisana do lotnictwa cywilnego, włączając w szczególności spośród obiektów i urządzeń oraz usług, których koszty tak są alokowane, te które wyposażają lotnictwo cywilne w prognozy meteorologiczne, informacje przekazywane podczas odpraw i obserwacje, jak również informacje SIGMET, materiały z transmisji VOLMET i inne informacje meteorologiczne dostarczane przez Państwo do wykorzystania przez lotnictwo cywilne. Koszty wszystkich służb meteorologicznych zapewnianych na rzecz lotnictwa cywilnego powinny, jeśli stosowne, być dzielone pomiędzy służby ruchu lotniczego zapewniane na rzecz lotnisk oraz służby ruchu lotniczego zapewniane na trasie. W Państwach, gdzie występuje więcej niż jeden międzynarodowy port lotniczy, można rozważyć, gdzie to możliwe, podział kosztów związanych z wykorzystaniem lotniska pomiędzy dane porty lotnicze.

Inne pomocnicze służby lotnicze

Cała część służb, która może być przypisana do lotnictwa cywilnego, zapewnianych przez jakąkolwiek stałą jednostkę wyposażenia i personelu utrzymywaną dla celów zapewniania służb takich jak poszukiwanie i ratownictwo, badanie wypadków, mapy lotnicze i służby informacyjne.

ZAŁĄCZNIK 3

SŁOWNIK POJĘĆ

Określa się następujące pojęcia w odniesieniu do niniejszych polityk.

Służby żeglugi powietrznej. Pojęcie to obejmuje zarządzanie ruchem lotniczym (ATM, por. Załącznik 2), systemy łączności, nawigacji i dozoru (CNS), służby meteorologiczne dla żeglugi powietrznej (MET), poszukiwanie i ratownictwo (SAR) oraz służby informacji lotniczej (AIS). Służby te są zapewniane na rzecz ruchu lotniczego podczas wszystkich faz operacji (zbliżania, kontroli lotniska i na trasie).

Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej (ANSP). Jakikolwiek podmiot zapewniający ATM lub inne służby żeglugi powietrznej wspomniane powyżej.

Podmiot niezależny. Niezależny podmiot ustanowiony w celu prowadzenia lub zarządzania jednym albo większą liczbą portów lotniczych lub służb żeglugi powietrznej, który jest upoważniony do zarządzania i wykorzystania generowanych przez siebie przychodów do pokrycia swoich kosztów.

Załącznik 11. Odnosi się do Załącznika 11 ICAO – *Służby Ruchu Lotniczego – do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym*.

Załącznik 16. Odnosi się do Załącznika 16 ICAO – *Ochrona Środowiska – do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym*.

Załącznik 17. Odnosi się do Załącznika 17 ICAO – *Ochrona międzynarodowego lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji – do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym*.

Analiza porównawcza. Proces porównywania wyników działalności pomiędzy dwiema lub większą liczbą organizacji w celu wprowadzenia ulepszeń.

Najlepsze praktyki. Praktyki, które z upływem czasu okazały się efektywne kosztowo, wydajne i skuteczne przy wprowadzaniu na rynek produktów lub usług o wysokiej jakości.

Komercjalizacja. Podejście do zarządzania obiektami i urządzeniami oraz usługami, w którym zastosowanie mają zasady biznesowe albo w którym nacisk położony jest na rozwój działalności handlowej.

Ład korporacyjny. Nadzorowanie prowadzenia firmy lub podmiotu przez jej zarząd i jego odpowiedzialność względem udziałowców i innych zainteresowanych stron.

Koncesja. Prawo prowadzenia określonej działalności handlowej w porcie lotniczym, na ogół na zasadzie wyłączności i zwykle w określonej lokalizacji.

Rada. Rada ICAO.

Amortyzacja aktywów. Zmniejszenie wartości składnika aktywów w skutek zużycia w procesie użytkowania, działania jego składników, lub wynikające z faktu, iż jest on nieodpowiedni albo przestarzały, zwykle w ustalonym z góry okresie czasu (okres amortyzacji, okres księgowej użyteczności składnika aktywów).

Zróźnicowane opłaty. Jakiegokolwiek opłaty preferencyjne, rabaty, zniżki ilościowe albo inne obniżki w stosunku do opłat normalnie uiszczanych za korzystanie z obiektów i urządzeń oraz usług lotniskowych i służących żegludze powietrznej.

Nadzór ekonomiczny. Funkcja, przez którą Państwo sprawuje nadzór nad handlowymi i operacyjnymi praktykami stosowanymi przez port lotniczy albo ANSP.

Regulacja ekonomiczna. Środki podejmowane przez Państwo w odniesieniu do działań legislacyjnych lub stanowienia zasad, ustanawiania mechanizmu regulacyjnego itd. celem wykonywania funkcji nadzoru ekonomicznego.

Sprawozdanie finansowe. Obejmuje ono rachunek zysków i strat oraz bilans. Rachunek zysków i strat podsumowuje wszelkie przychody i koszty, gdzie różnica dwóch powyższych stanowi zysk albo stratę. Bilans podsumowuje aktywa i zobowiązania, a różnica pomiędzy dwoma powyższymi stanowi wzrost albo spadek wartości netto.

Koszty stałe. Koszty, które w krótkim okresie czasu pozostają niezmiennione, niezależnie od tego, czy wielkość świadczonych usług wzrasta albo spada, czy też nie zmienia się.

Wolne strefy. Określony obszar przylegający do albo znajdujący się w granicach międzynarodowego portu lotniczego Państwa, gdzie dokonywany może być import, składowanie, przetwarzanie i eksport towarów, bez podlegania jakimkolwiek cłom i podatkom importowym, eksportowym albo tranzytowym, które normalnie są stosowane w odniesieniu do towarów wpływających do lub wychodzących z danego Państwa.

Opłaty paliwowe „od wolumenu sprzedaży”. Opłata koncesyjna pobierana przez port lotniczy za każdy litr albo galon (lub inną miarę dla płynów) paliwa lotniczego sprzedany w porcie lotniczym.

Globalny Plan Żeglugi Powietrznej. Dokument strategiczny, który opisuje metodologię harmonizacji globalnej żeglugi powietrznej. Zawiera on wytyczne do modernizacji ATM niezbędnej do wsparcia jednolitego przejścia do systemu ATM przewidzianego w Globalnej Koncepcji Operacyjnej ATM ICAO.

Globalna Koncepcja Operacyjna Zarządzania Ruchem Lotniczym (ATM). Opis na wysokim poziomie wizji ICAO zintegrowanego, zharmonizowanego i interoperacyjnego globalnie systemu ATM.

Odległość ortodromiczna. Długość krótszego z łuków wielkiego koła łączącego punkty. (**Wielkie koło.** Koło utworzone na powierzchni Ziemi, którego płaszczyzna przechodzi przez środek Ziemi.)

Główne obszary analizy działalności (KPAs). Kluczowe obszary działania odpowiadające oczekiwaniom podmiotów świadczących usługi, regulatorom, użytkownikom i innym zainteresowanym stronom.

Opłaty związane z emisjami wpływającymi na jakość lokalnego powietrza (LAQ). Opłaty pobierane w odniesieniu do statków powietrznych w odniesieniu do emisji z silników statków powietrznych, które wpływają na jakość lokalnego powietrza.

Opłaty modulowane. Opłaty, które są dopasowane do czasu lub sytuacji w zakresie wykorzystania określonych obiektów i urządzeń (na przykład godziny szczytu/okres poza godzinami szczytu, zagęszczenie ruchu lotniczego, hałas i aspekty jakości lokalnego powietrza).

Wielonarodowy obiekt albo usługa. Obiekt/usługa ustanowiony/a dla celów obsługi międzynarodowej żeglugi powietrznej w przestrzeni powietrznej rozciągającej się poza przestrzeń powietrzną obsługiwaną przez jedno Państwo. Może on/ona być obsługiwana przez jedno Państwo albo grupę Państw albo przez międzynarodową agencję zarządzającą. Wytyczne w sprawie ustanawiania takich obiektów lub usług są zawarte we wszystkich regionalnych planach żeglugi powietrznej.

Zarządzanie wynikami działalności. Interaktywny proces, dzięki któremu wraz z upływem czasu oczekuje się poprawy wyników działalności. Proces ten składa się z kilku etapów, tzn. zdefiniowania celów analizy działalności, wyboru wskaźników analizy działalności i określenia ich wartości docelowych, monitorowania wyników działalności oraz przekazywania informacji i oceny wyników działalności.

Prefinansowanie. Częściowe lub całkowite finansowanie projektów obiektów i urządzeń lotniskowych albo z zakresu żeglugi powietrznej z opłat pobieranych od użytkowników przed ukończeniem danego obiektu lub urządzenia.

Prywatyzacja. Przeniesienie części albo większości własności obiektów i urządzeń oraz usług do sektora prywatnego.

Usługodawcy. W niniejszym dokumencie odnosi się do podmiotów udostępniających i zarządzających portami lotniczymi i służbami żeglugi powietrznej.

Regionalny plan. Odpowiedni Regionalny Plan Żeglugi Powietrznej ICAO.

Wynajem powierzchni. Prawo do zajmowania określonych powierzchni w zamian za uiszczenie opłaty.

Przychody ze źródeł pozalotniczych. Jakiegokolwiek przychody uzyskane przez port lotniczy w związku z różnymi umowami handlowymi, które zawiera on w odniesieniu do przyznawania koncesji, wynajmu lub dzierżawy powierzchni lub terenu oraz działalności w strefach wolnych, nawet jeśli umowy te mogą w rzeczywistości dotyczyć działalności, która sama w sobie może być uznana za posiadającą lotniczy charakter (na przykład koncesja przyznana dla spółek paliwowych na dostawę paliwa albo smarów oraz wynajem powierzchni budynku terminala albo powierzchni przewoźnikom lotniczym). Należy uwzględnić przychody brutto uzyskane przez sklepy albo usługi zarządzane przez sam port lotniczy, pomniejszone o jakiegokolwiek podatki sprzedażowe oraz inne podatki.

Użytkownicy. Pojęcie to odnosi się do użytkowników statków powietrznych jako użytkowników portów lotniczych i obiektów i urządzeń oraz służb żeglugi powietrznej. Pojęcie „końcowych użytkowników” odnosi się ogólnie do ostatecznych konsumentów (na przykład pasażerowie i nadawcy towarów).

- KONIEC -