

Dziennik Urzędowy

Unii Europejskiej

L 128



Wydanie polskie

Legislacja

Tom 56

9 maja 2013

Spis treści

II Akty o charakterze nieustawodawczym

ROZPORZĄDZENIA

- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 390/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiające system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych ⁽¹⁾ 1
- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 391/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiające wspólny system opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej ⁽¹⁾ 31

Cena: 4 EUR

⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG

PL

Akty, których tytuły wydrukowano zwykłą czcionką, odnoszą się do bieżącego zarządzania sprawami rolnictwa i generalnie zachowują ważność przez określony czas.

Tytuły wszystkich innych aktów poprzedza gwiazdka, a drukuje się je czcionką pogrubioną.

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 390/2013

z dnia 3 maja 2013 r.

ustanawiające system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych

(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⁾, zmienione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1070/2009 ⁽²⁾, w szczególności jego art. 11,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 stanowi o utworzeniu systemu skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych. Aby precyzyjnie uregulować kwestię funkcjonowania systemu skuteczności działania, Komisja powinna przyjąć przepisy wykonawcze.
- (2) System skuteczności działania powinien sprzyać zrównoważonemu rozwojowi systemu transportu lotniczego dzięki ogólnej poprawie skuteczności służb żeglugi powietrznej we wszystkich kluczowych obszarach skuteczności działania dotyczących bezpieczeństwa, ochrony środowiska, przepustowości i efektywności kosztowej, zgodnie z ramami oceny skuteczności działania europejskiego centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym (ATM), uwzględniając przy tym należyte nadrzędne cele w zakresie bezpieczeństwa.
- (3) Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służby żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie zapewniania służb) ⁽³⁾, zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1070/2009, przewiduje ustanowienie systemu opłat i wspólnych projektów w celu wdrożenia europejskiego centralnego planu ATM. Zarówno system opłat, jak i wspólne projekty stanowią nieodzowny element prawidłowego wdrożenia systemu skuteczności działania.

- (4) Zgodnie z art. 11 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym, o których mowa w art. 6 rozporządzenia (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej) ⁽⁴⁾, zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 1070/2009.
- (5) Przy wdrażaniu systemu skuteczności działania Komisja może korzystać z pomocy organu weryfikującego skuteczność działania. Organ ten powinien mieć możliwość udzielania Komisji niezależnych porad we wszystkich obszarach mających wpływ na skuteczność działania służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych.
- (6) Ponieważ kluczową rolę we wdrażaniu systemu skuteczności działania odgrywają krajowe organy nadzoru, państwa członkowskie powinny dopilnować, aby były one w stanie skutecznie wypełniać swoje obowiązki.
- (7) Aby zagwarantować długofalowe usprawnienia prowadzące do osiągnięcia celów społecznych wysokiego szczebla, o których mowa w europejskim centralnym planie ATM, funkcjonowanie systemu skuteczności działania powinno wykraczać poza pojedynczy okres odniesienia.
- (8) System skuteczności działania powinien dotyczyć służb żeglugi powietrznej w ramach podejścia „od drzwi do drzwi” (gate-to-gate), obejmującego także służby trasowe i terminalowe, w celu podniesienia ogólnej skuteczności działania sieci.
- (9) System skuteczności działania powinien przewidywać wskaźniki oraz wiążące docelowe parametry we wszystkich kluczowych obszarach skuteczności działania, zapewniając jednocześnie pełne osiągnięcie i utrzymanie wymaganych poziomów bezpieczeństwa.

⁽¹⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.⁽²⁾ Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 34.⁽³⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 10.⁽⁴⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20.

- (10) Przyjmując ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania na dany okres odniesienia, Komisja powinna należycie uwzględnić poziom skuteczności działania osiągnięty w poprzednich okresach odniesienia.
- (11) Ze względu na silne powiązania między poszczególnymi kluczowymi obszarami skuteczności działania, opracowując i monitorując system skuteczności działania należy należycie uwzględnić zależności między docelowymi parametrami skuteczności działania, zwracając uwagę na nadrzędne cele w zakresie bezpieczeństwa.
- (12) Plany skuteczności działania powinny być ustanawiane na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej ze wskazaniem, do celów przejrzystości, wkładu każdej z instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej w ramach danego funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej w osiągnięciu docelowych parametrów, monitorowanego na najodpowiedniejszym szczeblu.
- (13) Plany skuteczności działania powinny zawierać opis środków, takich jak systemy zachęt, skierowanych do zainteresowanych stron w celu poprawienia skuteczności działania na wszystkich szczeblach. Ze względu na swój nadrzędny charakter, bezpieczeństwo nie powinno być przedmiotem systemu zachęt.
- (14) Aby uwzględnić opinie zainteresowanych stron, należy przeprowadzić skuteczne konsultacje na szczeblach: krajowym, funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej oraz Unii Europejskiej.
- (15) Zważywszy na okoliczności, których nie można było przewidzieć w momencie przyjmowania planów skuteczności działania i które są nie do przewyżczenia przez państwa członkowskie i podmioty objęte docelowymi parametrami skuteczności działania oraz znajdują się poza ich kontrolą, ustanowienie stosownych mechanizmów ostrzegawczych powinno umożliwić wdrożenie właściwych działań służących utrzymaniu wymogów w zakresie bezpieczeństwa a także ciągłości obsługi, co może się wiązać z korektą ogólnounijnych lub lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania.
- (16) Biorąc pod uwagę skuteczność misji wojskowych, ogromne znaczenie dla realizacji celów systemu skuteczności działania ma współpraca i koordynacja cywilno-wojskowa.
- (17) System skuteczności działania nie powinien naruszać przepisów rozporządzenia (WE) nr 549/2004 mających na celu ochronę ważnych interesów w zakresie ochrony lotnictwa lub polityki obronnej.
- (18) Należy wybrać konkretne i mierzalne kluczowe wskaźniki skuteczności działania, na podstawie których można będzie przypisać odpowiedzialność za osiągnięcie docelowych parametrów skuteczności działania. Stosowne docelowe parametry powinny być osiągalne, realistyczne i określone w czasie, a także zapewniać skuteczne kierowanie zrównoważoną działalnością służb żeglugi powietrznej.
- (19) Realizacja wiążących docelowych parametrów skuteczności działania, wspierana zachętami o charakterze finansowym, wymaga odpowiedniego powiązania z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 391/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiającym wspólny system opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej w sprawie opłat ⁽¹⁾.
- (20) Kluczowe wskaźniki skuteczności działania oraz docelowe parametry skuteczności działania muszą zostać ustanowione i wdrożone zgodnie z celami i normami w zakresie bezpieczeństwa ustanowionymi w rozporządzeniu (WE) nr 216/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾ oraz jego przepisach wykonawczych wraz ze środkami podjętymi przez Unię, aby osiągnąć i utrzymać te cele.
- (21) Komisja powinna ocenić plany skuteczności działania i docelowe parametry skuteczności działania oraz dopilnować, aby były one zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami i miały odpowiedni wkład w ogólną skuteczność działania europejskiej sieci ATM. Jeżeli zapewnienie tego rodzaju zgodności i odpowiedniego wkładu nie jest możliwe, Komisja powinna zaproponować korektę planów skuteczności działania i docelowych parametrów skuteczności działania lub podjęcie działań naprawczych.
- (22) Należy uruchomić efektywny proces monitorowania skuteczności działania w okresach odniesienia, obejmujący zbieranie i upowszechnianie danych, w celu dopilnowania, aby tempo zmian skuteczności działania umożliwiło osiągnięcie docelowych parametrów oraz, w razie konieczności, podjęcie działań naprawczych.
- (23) Jeżeli – na podstawie wyników monitoringu – Komisja uzyska istotne dowody wskazujące, że pierwotne dane, założenia i przesłanki, na podstawie których ustanowiono pierwotne docelowe parametry, przestały być aktualne, Komisja może podjąć decyzję o korekcie ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania lub zezwolić – na wniosek państwa członkowskiego – na korektę lokalnych docelowych parametrów.
- (24) Realizacja funkcji sieciowych powinna podlegać docelowym parametrom skuteczności działania. W związku z tym niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do menedżera sieci ustanowionego zgodnie z art. 3 rozporządzenia Komisji (UE) nr 677/2011 z dnia 7 lipca 2011 r. ustanawiającego szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 691/2010 ⁽³⁾. Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie Komisji (WE) nr 677/2011.
- (25) Należy uchylić ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2015 r.: rozporządzenie Komisji (UE) nr 691/2010 z dnia 29 lipca 2010 r. ustanawiające system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2096/2005 ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej ⁽⁴⁾, art. 26 rozporządzenia Komisji (UE) nr 677/2011 oraz rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1216/2011 z dnia 24 listopada 2011 r. zmieniające rozporządzenie Komisji (UE) nr 691/2010 ustanawiające system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych ⁽⁵⁾.
- (26) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej,
- ⁽¹⁾ Zob. s. 31 niniejszego Dziennika Urzędowego.
⁽²⁾ Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.
⁽³⁾ Dz.U. L 185 z 15.7.2011, s. 1.
⁽⁴⁾ Dz.U. L 201 z 3.8.2010, s. 1.
⁽⁵⁾ Dz.U. L 310 z 25.11.2011, s. 3.

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot i zakres

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia środki poprawy ogólnej skuteczności działania służb żeglugi powietrznej oraz funkcji sieciowych na potrzeby ogólnego ruchu lotniczego w regionie europejskim (EUR) i regionie afrykańskim (AFI) Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), gdzie za zapewnienie służb żeglugi powietrznej w celu realizacji potrzeb wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej odpowiadają państwa członkowskie.

2. Na potrzeby ustalenia docelowych parametrów oraz monitorowania skuteczności działania niniejsze rozporządzenie stosuje się do służb żeglugi powietrznej zapewnianych przez:

- a) instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej wyznaczone zgodnie z art. 8 rozporządzenia (WE) nr 550/2004;
- b) instytucje zapewniające służby meteorologiczne, jeżeli zostały one wyznaczone zgodnie z art. 9 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 550/2004;
- c) menedżera sieci ustanowionego zgodnie z art. 3 rozporządzenia Komisji (UE) nr 677/2011.

Na potrzeby ustalania docelowych parametrów oraz monitorowania skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej stosuje się je także 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. 6 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 391/2013.

3. Nie naruszając przepisów ust. 4, państwa członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu niniejszego rozporządzenia do terminalowych służb żeglugi powietrznej zapewnianych w niektórych lub we wszystkich portach lotniczych obsługujących mniej niż 70 000 handlowych operacji lotniczych IFR rocznie. O podjęciu takiej decyzji powiadamiają one odpowiednio Komisję.

4. Jeśli żaden port lotniczy w państwie członkowskim nie przekroczy progu 70 000 handlowych operacji lotniczych IFR rocznie, niniejsze rozporządzenie stosuje się przynajmniej w odniesieniu do portu lotniczego o największej liczbie handlowych operacji lotniczych IFR.

5. Ustalanie docelowych parametrów efektywności kosztowej ma zastosowanie do określonych kosztów ustalonych w art. 15 ust. 2 lit. a) i b) rozporządzenia (WE) nr 550/2004.

6. Państwa członkowskie mogą również stosować niniejsze rozporządzenie:

- a) w odniesieniu do przestrzeni powietrznej pozostającej w ich kompetencjach w ramach regionów ICAO, pod warunkiem że poinformują o tym Komisję i pozostałe państwa członkowskie, oraz bez uszczerbku dla praw i obowiązków

państw członkowskich wynikających z Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 1944 r. (Konwencji chicagowskiej);

- b) w odniesieniu do 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.

7. Niezależnie od przepisów o ochronie informacji zawartych w dyrektywie 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽¹⁾ oraz w rozporządzeniach wykonawczych Komisji (WE) nr 1321/2007⁽²⁾ i (WE) nr 1330/2007⁽³⁾ do tej dyrektywy, wymogi dotyczące przekazywania danych określonych w rozdziale V odnoszą się do organów krajowych, instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, operatorów portów lotniczych, koordynatorów portów lotniczych i przewoźników lotniczych.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia:

- 1) „operator portu lotniczego” oznacza organ zarządzający portem lotniczym, którego zadaniem – w powiązaniu z inną działalnością lub w inny sposób – na mocy prawa krajowego jest administrowanie lub zarządzanie obiektami portu lotniczego oraz koordynowanie i kontrolowanie działalności różnych podmiotów gospodarczych działających w porcie lotniczym lub w ramach danego systemu portów lotniczych;
- 2) „dane” oznaczają jakościowe, ilościowe i pozostałe istotne informacje dotyczące skuteczności działania żeglugi powietrznej, gromadzone i regularnie przetwarzane przez Komisję lub w jej imieniu do celów wdrożenia systemu skuteczności działania;
- 3) „wskaźniki skuteczności działania” oznaczają wskaźniki stosowane na potrzeby monitorowania, porównywania i weryfikowania skuteczności działania;
- 4) „kluczowe wskaźniki skuteczności działania” oznaczają wskaźniki skuteczności stosowane do ustalenia docelowych parametrów skuteczności działania;
- 5) „handlowe operacje lotnicze IFR” oznaczają sumę startów i lądowań wykonanych zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów obliczoną jako roczna średnia za okres trzech lat kalendarzowych poprzedzających przyjęcie planów skuteczności działania;
- 6) „wiązący parametr docelowy” oznacza parametr docelowy w zakresie skuteczności działania przyjęty przez państwa członkowskie jako część planu skuteczności działania oraz objęty systemem zachęt lub planami działań naprawczych;
- 7) „przewoźnik lotniczy” oznacza przedsiębiorstwo transportu lotniczego posiadające ważną koncesję wydaną przez państwo członkowskie zgodnie z prawem Unii Europejskiej;
- 8) „ustalone koszty” oznaczają koszty określone w art. 15 ust. 2 lit. a) i b) rozporządzenia (WE) nr 550/2004;

⁽¹⁾ Dz.U. L 167 z 4.7.2003, s. 23.

⁽²⁾ Dz.U. L 294 z 13.11.2007, s. 3.

⁽³⁾ Dz.U. L 295 z 14.11.2007, s. 7.

- 9) „organ krajowy” oznacza organ regulacyjny lub nadzorczy na szczeblu krajowym lub na szczeblu funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, którego koszty kwalifikują się do odzyskania od użytkowników przestrzeni powietrznej, jeśli zostały poniesione w związku z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej w zastosowaniu art. 6 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 391/2013;
- 10) „just culture” oznacza kulturę, w ramach której operatorzy z „pierwszej linii frontu” lub pozostali nie są karani za działania, zaniechania lub podjęte przez nich decyzje, które są wynikiem ich doświadczenia i wyszkolenia, natomiast nie toleruje się poważnych zaniedbań, umyślnych przewinień lub działań na szkodę;
- 11) „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 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty ⁽¹⁾;
- 12) „monitorowanie skuteczności działania” oznacza ciągły proces gromadzenia i analizowania danych w celu określenia rzeczywistych wyników systemu w porównaniu do stosownych docelowych parametrów skuteczności działania i planów skuteczności działania przy pomocy (kluczowych) wskaźników skuteczności działania określonych w art. 9 i załączniku I;
- 13) „okres odniesienia” oznacza okres ważności i stosowania ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania i planów skuteczności działania, zgodnie z art. 11 ust. 3 lit. d) rozporządzenia (WE) nr 549/2004;
- 14) „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;
- 15) „organ służb ruchu lotniczego” („organ ATS”) oznacza organ cywilny lub wojskowy odpowiedzialny za zapewnienie służb ruchu lotniczego;
- 16) „służby CNS, MET oraz AIS” oznaczają służby łączności, nawigacji i dozorowania, służby meteorologiczne wspierające służby żeglugi powietrznej oraz służby informacji lotniczej;
- 17) „szczególne wydarzenie” oznacza okoliczności, w których zdolność do zarządzania ruchem lotniczym (ATM) ulega nadzwyczajnemu spadkowi, 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 z uruchomienia Europejskiej Komórki Koordynacji Kryzysowej ds. Lotnictwa (EACCC) przez menedżera sieci w wyniku wystąpienia co najmniej jednej z powyższych przyczyn;
- 18) „koszty restrukturyzacji” oznaczają znaczące koszty ponieszone jednorazowo przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej podczas procesu restrukturyzacji w związku z wprowadzaniem nowych technologii i procedur oraz powiązanych modeli biznesowych

w ramach dążenia do integracji świadczonych usług, które to koszty chce odzyskać państwo członkowskie w ciągu jednego lub kilku okresów odniesienia. Mogą one obejmować koszty poniesione z tytułu wynagrodzeń dla pracowników, zamykania centrów kontroli ruchu lotniczego, przenoszenia działalności do nowych lokalizacji oraz odpisywania aktywów lub nabywania udziałów strategicznych w innych instytucjach zapewniających służby żeglugi powietrznej.

Artykuł 3

Organ weryfikujący skuteczność działania

1. Jeśli Komisja podejmie decyzję o wyznaczeniu organu weryfikującego skuteczność działania, który będzie jej pomagał we wdrażaniu systemu skuteczności działania, wyznaczenie to nastąpi na ustalony okres czasu odpowiadający okresom odniesienia. Komisja wyznacza przewodniczącego i członków organu weryfikującego skuteczność działania.
2. Organ weryfikujący skuteczność działania musi posiadać odpowiednie kompetencje i cechować się bezstronnością, aby wykonywać w sposób niezależny zadania przydzielone mu przez Komisję, w szczególności w odpowiednich kluczowych obszarach skuteczności działania.
3. Organ weryfikujący skuteczność działania pomaga Komisji we wdrażaniu systemu skuteczności działania, w szczególności w:
 - a) gromadzeniu, analizowaniu, zatwierdzaniu i rozpowszechnianiu danych dotyczących skuteczności działania;
 - b) określaniu lub dostosowywaniu kluczowych obszarów skuteczności działania, odpowiadających obszarom określonym ramami skuteczności działania centralnego planu ATM, o których mowa w art. 9 ust. 1, i odpowiednich kluczowych wskaźników skuteczności działania;
 - c) określaniu stosownych kluczowych wskaźników skuteczności działania uwzględniających, we wszystkich kluczowych obszarach skuteczności działania, skuteczność działania funkcji sieciowych i służb żeglugi powietrznej, zarówno w przypadku służb trasowych, jak i służb terminalowych;
 - d) ustalaniu lub korekcie ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania;
 - e) ustalaniu progów alarmowych, o których mowa w art. 10 ust. 4, uruchamiających mechanizmy ostrzegawcze ustanowione w art. 19;
 - f) ocenie zgodności przyjętych planów skuteczności działania, w tym docelowych parametrów skuteczności działania, z ogólnounijnymi docelowymi parametrami;
 - g) ocenie zgodności, w stosownych przypadkach, progów alarmowych uruchamiających mechanizmy ostrzegawcze, przyjętych w zastosowaniu art. 19 ust. 3, z ogólnounijnymi progami alarmowymi, o których mowa w art. 10 ust. 4;
 - h) ocenie, w stosownych przypadkach, skorygowanych docelowych parametrów skuteczności działania lub działań naprawczych podjętych przez zainteresowane państwa członkowskie;
 - i) monitorowaniu, porównywaniu i weryfikowaniu skuteczności działania służb żeglugi powietrznej, w tym nakładów inwestycyjnych i wydatków kapitałowych, na szczeblach lokalnym i unijnym;
 - j) monitorowaniu, porównywaniu i weryfikowaniu skuteczności działania funkcji sieciowych;

⁽¹⁾ Dz.U. L 14 z 22.1.1993, s. 1.

- k) monitorowaniu ogólnej skuteczności działania europejskiej sieci ATM, w tym sporządzaniu rocznych sprawozdań dla Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej;
- l) ocenie realizacji docelowych parametrów skuteczności działania na koniec każdego okresu odniesienia pod kątem przygotowań do kolejnego okresu;
- m) ocenie planu skuteczności działania menedżera sieci, w tym jego zgodności z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania;
- n) utrzymywaniu i wspieraniu koordynacji kalendarza konsultacji z zainteresowanymi stronami w sprawie planów skuteczności działania oraz obowiązków konsultacyjnych, o których mowa w art. 9 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 391/2013.

4. Na wniosek Komisji organ weryfikujący skuteczność działania przekazuje doraźnie informacje lub sprawozdania dotyczące kwestii związanych ze skutecznością działania.

5. Organ weryfikujący skuteczność działania może przekazywać Komisji sprawozdania i zalecenia w celu poprawy systemu.

6. Jeśli chodzi o relacje z krajowymi organami nadzoru:

- a) na potrzeby monitorowania ogólnej skuteczności działania europejskiej sieci ATM, organ weryfikujący skuteczność działania otrzymuje niezbędne informacje dotyczące planów skuteczności działania od krajowych organów nadzoru;
- b) organ weryfikujący skuteczność działania pomaga krajowym organom nadzoru, na ich wniosek, przekazując niezależną opinię w sprawie skuteczności działania, obejmującą faktyczne porównanie pomiędzy instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej działającymi w podobnych warunkach (benchmarking), analizy zmian w zakresie skuteczności działania na przestrzeni ostatnich 5 lat lub analizy prognoz;
- c) krajowe organy nadzoru mogą zwrócić się do organu weryfikującego skuteczność działania o pomoc w określeniu przedziałów wartości odniesienia dla ustalanych docelowych parametrów, z uwzględnieniem ogólnounijnych docelowych parametrów. Wielkości te są udostępniane krajowym organom nadzoru, instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej, operatorom portów lotniczych i użytkownikom przestrzeni powietrznej.

7. Aby zapewnić spójność z celami i normami ustanowionymi i wdrożonymi zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008, organ weryfikujący skuteczność działania współpracuje odpowiednio z Europejską Agencją Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) w realizacji zadań, o których mowa w ust. 3, w przypadku gdy dotyczą one bezpieczeństwa.

8. W celu realizacji funkcji monitorowania ogólnej skuteczności działania europejskiej sieci ATM organ weryfikujący skuteczność działania ustala mechanizmy współpracy z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, operatorami portów lotniczych, koordynatorami portów lotniczych i przewoźnikami lotniczymi.

Artykuł 4

Krajowe organy nadzoru

1. Krajowe organy nadzoru odpowiadają za opracowanie planów skuteczności działania, za nadzór nad skutecznością działania oraz monitorowanie planów skuteczności działania

i docelowych parametrów skuteczności działania. Wykonując te zadania, krajowe organy nadzoru działają w sposób bezstronny, niezależny i przejrzysty.

2. Państwa członkowskie gwarantują, że krajowe organy nadzoru posiadają niezbędne zasoby i potencjał we wszystkich kluczowych obszarach skuteczności działania lub mają dostęp do takich zasobów i potencjału, aby realizować zadania określone w niniejszym rozporządzeniu, w tym uprawnienia kontrolne do wykonywania zadań, o których mowa w art. 20.

3. W przypadku gdy w państwie członkowskim działa więcej niż jeden krajowy organ nadzoru, państwo to informuje Komisję, który krajowy organ nadzoru odpowiada za krajową koordynację w zakresie wdrożenia niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 5

Funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej

1. Państwa członkowskie ustanawiają plany skuteczności działania na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej.

2. W celu realizacji obowiązku określonego w ust. 1 państwa członkowskie:

- a) zapewniają zgodność planu skuteczności działania z wzorem podanym w załączniku II;
- b) powiadamiają Komisję, który krajowy organ nadzoru odpowiada za koordynację w ramach funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej i relacje z Komisją w zakresie wdrożenia planu skuteczności działania;
- c) dokonują stosownych ustaleń, aby zapewnić:
 - (i) z zastrzeżeniem przepisów lit. e) i załącznika I, ustanowienie jednego parametru docelowego dla każdego kluczowego wskaźnika skuteczności działania;
 - (ii) do celów przejrzystości, określenie w planie skuteczności działania wkładu każdej z instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w ramach danego funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, monitorowanego na najwłaściwszym szczeblu, w osiągnięcie docelowych parametrów skuteczności działania ustalonych dla danego funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej;
 - (iii) określenie środków, o których mowa w art. 11 ust. 3 lit. d) rozporządzenia (WE) nr 549/2004, oraz ich stosowanie w trakcie okresu odniesienia, w przypadku gdy docelowe parametry nie zostały osiągnięte. W tym celu stosuje się roczne wartości podane w planie skuteczności działania;

d) są odpowiedzialne za określenie i osiągnięcie docelowych parametrów skuteczności działania ustanowionych na szczeblu lokalnym, tj. funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, krajowym, strefy pobierania opłat i portu lotniczego;

e) jeżeli nie ustanowiono wspólnej trasowej strefy pobierania opłat w rozumieniu art. rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 391/2013 oraz jeżeli – w konsekwencji – trasowe docelowe parametry efektywności kosztowej ustanowiono dla więcej niż jednej strefy pobierania opłat w ramach danego funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, dokonują konsolidacji tych docelowych parametrów na poziomie jednej zagregowanej wartości dla trasowych służb żeglugi

powietrznej i przedstawiają – do celów informacyjnych – ogólną wielkość pokazującą poziom efektywności kosztowej na szczeblu funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej;

- f) jeżeli w trakcie okresu odniesienia zmienia się strefę pobierania opłat, wykazują, że mimo wprowadzonej zmiany wciąż możliwe jest osiągnięcie docelowych parametrów skuteczności działania przyjętych dla tego okresu;
- g) zapewniają zgodność planu skuteczności działania z zakresem niniejszego rozporządzenia zgodnie z art. 1 ust. 6 niniejszego rozporządzenia i art. 7 rozporządzenia (WE) nr 549/2004.

Artykuł 6

Menedżer sieci

Menedżer sieci ustanowiony w art. 6 rozporządzenia (WE) nr 551/2004⁽¹⁾ oraz w art. 3 rozporządzenia Komisji (UE) nr 677/2011 wykonuje następujące zadania w zakresie systemu skuteczności działania:

- a) wspiera Komisję poprzez wnoszenie odpowiedniego wkładu w przygotowanie ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania przed rozpoczęciem okresów odniesienia oraz w monitorowanie realizacji docelowych parametrów skuteczności działania w trakcie okresów odniesienia. W szczególności menedżer sieci zwraca uwagę Komisji na wszelkie przypadki znacznego i trwałego pogorszenia się operacyjnej skuteczności działania;
- b) zgodnie z art. 21 ust. 5, zapewnia Komisji dostęp do wszystkich danych wymienionych w załączniku V;
- c) wspiera funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej w tych blokach w realizacji ich docelowych parametrów skuteczności działania w trakcie okresów odniesienia poprzez zapewnienie zgodności między planami skuteczności działania, planem strategicznym sieci i planem operacyjnym sieci;
- d) sporządza plan skuteczności działania, plan skuteczności działania sieci zgodnie z art. 5 ust. 1 i art. 16 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (UE) nr 677/2011, który musi zostać przedłożony Komisji najpóźniej sześć miesięcy przed rozpoczęciem każdego okresu odniesienia i przyjęty przez Komisję przed rozpoczęciem każdego okresu odniesienia. Przedmiotowy plan skuteczności działania jest podawany do wiadomości publicznej i zawiera:
 - (i) docelowe parametry skuteczności działania dla wszystkich kluczowych obszarów skuteczności działania i dla wszystkich wskaźników, zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania dla całego okresu odniesienia, z zastosowaniem wartości rocznych na potrzeby monitorowania;
 - (ii) opis działań ukierunkowanych na osiągnięcie docelowych parametrów;
 - (iii) w stosownych przypadkach lub jeśli tak postanowi Komisja, dodatkowe kluczowe wskaźniki skuteczności działania oraz docelowe parametry.

Artykuł 7

Koordinacja z Europejską Agencją Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA)

W odpowiednich przypadkach, w zastosowaniu art. 13a rozporządzenia (WE) nr 549/2004 oraz zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 państwa członkowskie i Komisja koordynują swoje działania z EASA, aby zapewnić właściwe uwzględnienie następujących kwestii:

- a) kwestii bezpieczeństwa systemu skuteczności działania, w tym ustalania, korekty i wdrażania kluczowych wskaźników skuteczności działania oraz ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania w dziedzinie bezpieczeństwa, a także przedkładania wniosków w sprawie właściwych działań i środków w związku z uruchomieniem mechanizmu ostrzegawczego;
- b) kwestii zgodności kluczowych wskaźników skuteczności działania i docelowych parametrów skuteczności działania w dziedzinie bezpieczeństwa z wdrażaniem Europejskiego programu bezpieczeństwa lotniczego.

Artykuł 8

Czas trwania okresów odniesienia

1. Pierwszy okres odniesienia dla systemu skuteczności działania obejmuje lata kalendarzowe 2012–2014 włącznie. Drugi okres odniesienia obejmuje lata kalendarzowe 2015–2019 włącznie. Kolejne okresy odniesienia obejmują pięć lat kalendarzowych każdy, chyba że podjęta zostanie inna decyzja w drodze zmiany niniejszego rozporządzenia.
2. W odniesieniu do ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania oraz planów skuteczności działania i docelowych parametrów skuteczności działania stosuje się ten sam okres odniesienia.

Artykuł 9

Kluczowe obszary skuteczności działania i wskaźniki skuteczności działania

1. Na potrzeby ustalenia docelowych parametrów Komisja podejmuje decyzję, zgodnie z procedurą określoną w art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, o ewentualnym dodaniu i dostosowaniu innych kluczowych obszarów skuteczności działania zgodnie z art. 11 ust. 4 lit. b) tego rozporządzenia.
2. Na potrzeby ustalenia docelowych parametrów każdemu kluczowemu obszarowi skuteczności działania odpowiada jeden kluczowy wskaźnik skuteczności działania lub określona liczba takich wskaźników. Skuteczność działania służb żeglugi powietrznej ocenia się na podstawie wiążących docelowych parametrów dla każdego kluczowego wskaźnika skuteczności działania.
3. W sekcji 1 załącznika I przedstawiono kluczowe wskaźniki skuteczności działania służące do określania docelowych parametrów oraz wskaźniki skuteczności działania na szczeblu unijnym, dobrane do każdego kluczowego obszaru skuteczności działania.
4. W sekcji 2 załącznika I przedstawiono lokalne kluczowe wskaźniki skuteczności działania służące do określania lokalnych docelowych parametrów oraz wskaźniki skuteczności działania na szczeblu lokalnym służące do ustanowienia docelowych parametrów skuteczności działania. Szczebel lokalny, tj. funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej, oraz krajowy, strefa pobierania opłat i port lotniczy, został określony w sekcji 2 załącznika I.

⁽¹⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20.

5. Kluczowe wskaźniki skuteczności działania nie ulegają zmianie w trakcie okresu odniesienia. Zmiany przyjmuje się poprzez zmianę niniejszego rozporządzenia najpóźniej sześć miesięcy przed przyjęciem nowych ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania.

6. Obok kluczowych obszarów skuteczności działania i kluczowych wskaźników skuteczności działania, określonych w niniejszym artykule i przedstawionych w sekcji 2 załącznika I, państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o ustanowieniu – do celów własnego systemu monitorowania skuteczności działania lub w ramach planu skuteczności działania – wskaźników skuteczności działania i powiązanych z nimi docelowych parametrów. Te dodatkowe wskaźniki i docelowe parametry wspierają realizację ogólnounijnych docelowych parametrów i wynikających z nich docelowych parametrów na szczeblu lokalnym. Mogą one, na przykład, wprowadzać i określać wymiar cywilno-wojskowy lub meteorologiczny planu skuteczności działania oraz może im towarzyszyć stosowny program zachęt.

7. Aby usprawnić wdrażanie i mierzenie (kluczowych) wskaźników skuteczności działania w obszarze bezpieczeństwa, EASA – w porozumieniu z organem weryfikującym skuteczność działania – przyjmuje akceptowalne sposoby spełnienia wymagań i materiały zawierające wytyczne zgodnie z procedurą ustanowioną na mocy art. 52 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 przed rozpoczęciem drugiego okresu odniesienia.

ROZDZIAŁ II

PRZYGOTOWANIE PLANÓW SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA

Artykuł 10

Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania

1. Komisja przyjmuje ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, uwzględniając odpowiednie dane przekazane przez menedżera sieci i krajowe organy nadzoru oraz po przeprowadzeniu konsultacji w sprawie kwestii bezpieczeństwa skuteczności działania z zainteresowanymi stronami, o których mowa w art. 10 wspomnianego rozporządzenia, a także z innymi właściwymi organizacjami i EASA.

2. Z zastrzeżeniem art. 9 ust. 3, Komisja proponuje ogólnounijne docelowe parametry najpóźniej piętnaście miesięcy przed rozpoczęciem okresu odniesienia oraz przyjmuje je najpóźniej dwanaście miesięcy przed rozpoczęciem okresu odniesienia.

3. Ustalanie ogólnounijnych docelowych parametrów dla kluczowego wskaźnika skuteczności działania określonego w pkt 4.1 lit. b) sekcji 1 załącznika I rozpoczyna się od trzeciego roku drugiego okresu odniesienia, z zastrzeżeniem decyzji Komisji, zgodnie z procedurą, o której mowa w ust. 1.

4. Wraz z przyjęciem ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania Komisja określa próg/progi alarmowy/alarmowe, po przekroczeniu których można uruchomić mechanizmy ostrzegawcze, o których mowa w art. 19.

5. Komisja uzasadnia każdy ogólnounijny parametr docelowy w zakresie skuteczności działania opisem stosownych założeń i przesłanek dla ustanowienia tych docelowych parametrów, takich jak wykorzystanie danych od menedżera sieci, krajowych organów nadzoru i innych danych faktycznych, prognozy ruchu, składy grup instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej lub zbliżone otoczenie operacyjne i ekonomiczne funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej.

Artykuł 11

Sporządzanie planów skuteczności działania

1. Krajowe organy nadzoru sporządzają, na szczeblu funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, plany skuteczności działania zawierające docelowe parametry zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania oraz kryteriami oceny określonymi w załączniku IV.

Bez uszczerbku dla wzoru określonego w załączniku II, plany skuteczności działania mogą obejmować różne sekcje dotyczące szczebla lokalnego, tj. funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, i krajowego, strefa pobierania opłat i port lotniczy.

2. Aby usprawnić przygotowanie planu skuteczności działania, krajowe organy nadzoru zapewniają:

- dostarczenie przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej ich planów biznesowych krajowym organom nadzoru;
- przeprowadzenie konsultacji z zainteresowanymi stronami, zgodnie z art. 10 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, w sprawie planu skuteczności działania i docelowych parametrów w tym zakresie. Odpowiednie informacje przekazuje się zainteresowanym stronom najpóźniej trzy tygodnie przed spotkaniem konsultacyjnym.

3. Plany skuteczności działania obejmują w szczególności:

- prognozę ruchu lotniczego, wyrażoną w jednostkach usługowych, przedstawianą dla każdego roku okresu odniesienia, na szczeblu funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, oraz dla każdej strefy pobierania opłat w danym funkcjonalnym bloku przestrzeni powietrznej, wraz z uzasadnieniem podanych danych;
- ustalone koszty dla służb żeglugi powietrznej na każdy rok okresu odniesienia i dla każdej strefy pobierania opłat zgodnie z przepisami art. 15 ust. 2 lit. a) i b) rozporządzenia (WE) nr 550/2004;
- opis inwestycji, w tym inwestycji niezbędnych do osiągnięcia docelowych parametrów skuteczności działania, określający ich istotność pod kątem europejskiego centralnego planu ATM, planu strategicznego sieci i wspólnych projektów, o których mowa w art. 15a ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 550/2004. W opisie tym należy wyszczególnić korzyści i synergii osiągnięte na szczeblu funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej;
- docelowe parametry skuteczności działania dla każdego kluczowego obszaru skuteczności działania, ustalone w odniesieniu do każdego kluczowego wskaźnika skuteczności działania, dla całego okresu odniesienia, z rocznymi wartościami stosowanymi na potrzeby monitorowania i zachęt;
- omówienie zależności między kluczowymi obszarami skuteczności działania, w tym ocenę wpływu planu skuteczności działania na kwestie bezpieczeństwa oraz wszelkich środków łagodzących koniecznych do trwałego zapewnienia bezpieczeństwa;
- opis cywilno-wojskowego wymiaru planu, przedstawiający skuteczność zastosowania koncepcji elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej (FUA) w celu zwiększenia przepustowości, z należyty uwzględnieniem skuteczności misji

wojskowych, oraz, w razie konieczności, stosownych wskaźników skuteczności działania i docelowych parametrów zgodnych z innymi wskaźnikami i docelowymi parametrami planu skuteczności działania;

- g) opis i uzasadnienie sposobu, w jaki docelowe parametry skuteczności działania, o których mowa w lit. d), odpowiadają ogólnounijnym docelowym parametrom skuteczności działania oraz skuteczności działania europejskiej sieci ATM oraz przyczyniają się do ich osiągnięcia;
- h) wskazanie każdej istotnej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej oraz jej konkretnego wkładu w osiągnięcie docelowych parametrów – monitorowanego na najważniejszym szczeblu – do celów przejrzystości, zgodnie z art. 5 ust. 2 lit. c) ppkt (ii);
- i) opis mechanizmów zachęt stosowanych w odniesieniu do poszczególnych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, aby wspomóc osiągnięcie docelowych parametrów w okresie odniesienia;
- j) środki podejmowane przez krajowe organy nadzoru, aby monitorować realizację docelowych parametrów skuteczności działania;
- k) opis wyników konsultacji z zainteresowanymi stronami, w tym kwestii zgłoszonych przez uczestników konsultacji, a także uzgodnionych działań.

4. Plany skuteczności działania opierają się na wzorze podanym w załączniku II i mogą, jeśli państwa członkowskie podejmą taką decyzję w zastosowaniu art. 9 ust. 6, zawierać dodatkowe wskaźniki wraz z odpowiednimi docelowymi parametrami.

5. Menedżer sieci sporządza plan skuteczności działania sieci zawierający docelowe parametry zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania oraz – odpowiednio – kryteriami oceny określonymi w załączniku IV.

6. Aby opracować plan skuteczności działania sieci, menedżer sieci:

- a) dopilnowuje, aby przeprowadzono konsultacje zgodnie z art. 14 rozporządzenia Komisji (UE) nr 677/2011;
- b) stosuje wzór określony w załączniku III.

Artykuł 12

Systemy zachęt

1. Systemy zachęt stosowane przez państwa członkowskie w ramach ich planów skuteczności działania spełniają następujące kryteria ogólne:

- a) są skuteczne i proporcjonalne oraz nie są zmieniane w trakcie okresu odniesienia;
- b) są realizowane w sposób przejrzysty i niedyskryminujący, aby wspierać poprawę skuteczności działania w zakresie zapewniania służb;
- c) stanowią część otoczenia regulacyjnego znanego z wyprzedzeniem wszystkim zainteresowanym stronom i stosowanego w trakcie całego okresu odniesienia;
- d) stymulują podmioty objęte ustalonymi docelowymi parametrami do osiągania wysokiego poziomu skuteczności działania i realizacji stosownych docelowych parametrów.

2. Zachęty dotyczące docelowych parametrów efektywności kosztowej mają charakter finansowy i podlegają stosownym przepisom art. 13 i 14 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 391/2013. Obejmują one mechanizm podziału ryzyka na szczeblu krajowym lub na szczeblu funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej.

3. Zachęty dotyczące docelowych parametrów przepustowości mają charakter finansowy i podlegają odpowiednim przepisom art. 15 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 391/2013. Można je uzupełnić zachętami o innym charakterze, takimi jak plany działań naprawczych zawierające terminy realizacji i odpowiednie środki. Decyzję o ich zastosowaniu podejmują krajowe organy nadzoru z uwzględnieniem warunków lokalnych.

4. Zachęty dotyczące docelowych parametrów ochrony środowiska mają charakter finansowy i podlegają odpowiednim przepisom art. 15 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 391/2013. Można je uzupełnić zachętami o innym charakterze, takimi jak plany działań naprawczych zawierające terminy realizacji i odpowiednie środki. Decyzję o ich zastosowaniu podejmują krajowe organy nadzoru z uwzględnieniem warunków lokalnych.

5. Państwa członkowskie mogą ponadto – na szczeblu lokalnym – zmieniać poziom opłat dotyczących żeglugi powietrznej, zgodnie z art. 16 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 391/2013.

ROZDZIAŁ III

PRZYJĘCIE PLANÓW SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA

Artykuł 13

Pierwsze przyjęcie planów skuteczności działania

Na wniosek krajowych organów nadzoru, państwa członkowskie przyjmują plany skuteczności działania obejmujące wiążące docelowe parametry skuteczności działania i przekazują je Komisji najpóźniej sześć miesięcy przed rozpoczęciem okresu odniesienia.

Artykuł 14

Ocena oraz korekta planów skuteczności działania i docelowych parametrów

1. Komisja ocenia plany skuteczności działania, ich docelowe parametry, a w szczególności ich zgodność z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania i odpowiedni wkład tych planów w ich realizację; a także ich zgodność z kryteriami określonymi w załączniku IV, z uwzględnieniem rozwoju sytuacji, jaki nastąpił od dnia przyjęcia ogólnounijnych docelowych parametrów do dnia oceny planu skuteczności działania. Jeżeli docelowe parametry zostały ustalone na szczeblu lokalnym bez odniesienia do ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania, podstawą do dokonania oceny są kryteria określone w załączniku IV.

2. Jeżeli Komisja stwierdzi, że plan skuteczności działania, bądź jego część, i określone w nim docelowe parametry są zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami i mają odpowiedni wkład w realizację tych docelowych parametrów, oraz że są one zgodne ze wszystkimi kryteriami określonymi w załączniku IV, powiadamia o tym zainteresowane państwo(-a) członkowskie w terminie pięciu miesięcy od otrzymania planu skuteczności działania.

3. Jeżeli Komisja ustali, że plan skuteczności działania, bądź jego część, i niektóre lub wszystkie z określonych w nim docelowych parametrów nie są zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami i nie wnoszą odpowiedniego wkładu w

realizację tych docelowych parametrów bądź nie są zgodne z jednym lub kilkoma kryteriami określonymi w załączniku IV, wydaje ona – w terminie pięciu miesięcy od otrzymania planu skuteczności działania oraz zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 – zalecenie dla zainteresowanego(-ych) państw(-a) członkowskiego(-ich) w sprawie przyjęcia skorygowanego planu skuteczności działania, bądź jego części, lub skorygowanego(-ych) parametru(-ów) docelowego(-ych). Zalecenie takie wydaje się po konsultacji z zainteresowanymi państwami członkowskimi i zawiera ono wyraźne wskazanie, które części planu skuteczności działania bądź które docelowe parametry należy skorygować, a także uzasadnienie oceny Komisji.

4. W takim przypadku w terminie czterech miesięcy po przekazaniu zalecenia, zainteresowane państwo członkowskie/państwa członkowskie przyjmuje(-ą) skorygowany plan skuteczności działania, bądź jego część, lub skorygowane docelowe parametry, z uwzględnieniem opinii Komisji, wraz ze stosownymi środkami służącymi osiągnięciu tych docelowych parametrów i odpowiednio informuje(-ą) o tym Komisję.

Artykuł 15

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

1. Komisja ocenia każdy skorygowany plan skuteczności działania, bądź jego część, oraz zawarte w nim docelowe parametry skuteczności działania na podstawie kryteriów określonych w załączniku IV.

2. Jeżeli Komisja stwierdzi, że skorygowany plan skuteczności działania, bądź jego część, i zawarte w nim docelowe parametry skuteczności działania są zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami i wnoszą odpowiedni wkład w realizację tych docelowych parametrów, oraz że są one zgodne ze wszystkimi kryteriami określonymi w załączniku IV, powiadamia o tym zainteresowane państwo(-a) członkowskie w terminie pięciu miesięcy od otrzymania skorygowanego planu skuteczności działania.

3. Jeżeli Komisja ustali, że skorygowany plan skuteczności działania, bądź jego część, i niektóre lub wszystkie z zawartych w nim docelowych parametrów skuteczności działania nadal nie są zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami i nie wnoszą odpowiedniego wkładu w realizację tych docelowych parametrów bądź nadal nie są zgodne z jednym lub kilkoma kryteriami określonymi w załączniku IV, przyjmuje ona – w terminie pięciu miesięcy od otrzymania skorygowanego planu skuteczności działania, bądź jego części, oraz zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 – decyzję w sprawie podjęcia przez zainteresowane państwo(-a) członkowskie działań naprawczych.

4. Decyzja taka zawiera wyraźne wskazanie, zgodnie z kryteriami określonymi w załączniku IV, która część planu i które docelowe parametry wymagają korekty oraz uzasadnienie oceny Komisji. Może ona także określać spodziewany poziom skuteczności działania dla tych docelowych parametrów, aby umożliwić zainteresowanym państwom członkowskim podjęcie stosownych działań naprawczych lub może zawierać propozycje tego rodzaju działań naprawczych.

5. W terminie dwóch miesięcy od decyzji Komisji jest ona informowana o działaniach naprawczych przyjętych przez zainteresowane państwa członkowskie, wraz z elementami potwierdzającymi ich zgodność z decyzją Komisji.

Artykuł 16

Plany skuteczności działania lub działania naprawcze przyjęte po rozpoczęciu okresu odniesienia

Plany skuteczności działania lub działania naprawcze przyjęte po rozpoczęciu okresu odniesienia w wyniku zastosowania procedur, o których mowa w art. 14 i 15, obowiązują wstecznie od pierwszego dnia okresu odniesienia.

Artykuł 17

Korekta docelowych parametrów

1. Zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, Komisja może podjąć decyzję o korekcie ogólnounijnych docelowych parametrów lub może – na wniosek państwa członkowskiego – zezwolić na rewizję jednego lub kilku lokalnych docelowych parametrów:

a) jeżeli na podstawie jej sprawozdania, o którym mowa w art. 18 ust. 4, posiada ona istotne dowody potwierdzające, że pierwotne dane, założenia i przesłanki użyte do ustalenia początkowych ogólnounijnych docelowych parametrów przestały być aktualne; lub

b) w związku z zastosowaniem mechanizmu ostrzegawczego, o którym mowa w art. 19; lub

c) w związku z podjęciem przez Komisję decyzji zgodnie z art. 10 ust. 3 w kwestii kluczowego wskaźnika skuteczności działania określonego w pkt 4.1 lit. b) sekcji 1 załącznika I.

2. Korekta ogólnounijnych docelowych parametrów może skutkować zmianą obowiązujących planów skuteczności działania. W takim przypadku Komisja może podjąć decyzję o odpowiednim dostosowaniu harmonogramu podanego w rozdziałach II i III niniejszego rozporządzenia.

ROZDZIAŁ IV

MONITOROWANIE OSIĄGNIĘCIA SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA

Artykuł 18

Bieżące monitorowanie i sprawozdawczość

1. Krajowe organy nadzoru oraz Komisja monitorują realizację planów skuteczności działania. Stosuje się do tego celu roczne wartości podane w planie skuteczności działania. Jeśli w okresie odniesienia docelowe parametry nie zostały osiągnięte, zainteresowane państwo(-a) członkowskie określa(-ją) i stosuje(-ą) działania naprawcze, których celem jest poprawa sytuacji, oraz informuje(-ą) o nich Komisję. Jeżeli Komisja uzna, że dane działania naprawcze są niewystarczające, aby poprawić sytuację, powiadamia ona o tym fakcie – w terminie pięciu miesięcy od zgłoszenia tych działań oraz zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 – zainteresowane państwo(-a) członkowskie, w tym o proponowanych działaniach naprawczych.

2. Jeśli Komisja stwierdzi poważny i trwały spadek skuteczności działania na szczeblu lokalnym lub na szczeblu funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, mający wpływ na inne państwa będące stronami Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej lub europejskiej przestrzeni powietrznej jako całości, może wezwać zainteresowane państwo(-a) członkowskie do

określenia i zastosowania działań naprawczych służących osiągnięciu docelowych parametrów ustalonych w planie skuteczności działania oraz do poinformowania Komisji o tych działaniach. Jeżeli Komisja uzna, że dane działania są niewystarczające, aby poprawić sytuację, powiadamia ona o tym fakcie – w terminie pięciu miesięcy od otrzymania tych działań oraz zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 – zainteresowane państwo(-a) członkowskie, w tym o proponowanych działaniach naprawczych.

3. Komisja monitoruje realizację planu skuteczności działania sieci opracowanego przez menedżera sieci. Stosuje się do tego celu roczne wartości podane w planie skuteczności działania. Jeśli w okresie odniesienia docelowe parametry nie zostały osiągnięte, Komisja zrywa menedżera sieci do określenia i zastosowania działań naprawczych, których celem jest osiągnięcie docelowych parametrów ustalonych w planie skuteczności działania sieci, oraz do poinformowania o nich Komisji. Komisja informuje o tych działaniach naprawczych krajowe organy nadzoru zgodnie z art. 5 ust. 2 lit. b).

4. Nie później niż dnia 1 czerwca każdego roku oraz zawsze kiedy istnieje ryzyko, że docelowe parametry skuteczności działania nie zostaną osiągnięte, krajowe organy nadzoru określone w art. 5 ust. 2 lit. b) przekazują Komisji sprawozdania na temat monitorowania planów skuteczności działania i docelowych parametrów. Sprawozdania te sporządza się w oparciu o zalecenia, które Komisja opracowuje przed rozpoczęciem okresu odniesienia. Komisja przedkłada Komitetowi ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej sprawozdania z realizacji docelowych parametrów skuteczności działania przynajmniej raz w roku.

Artykuł 19

Mechanizmy ostrzegawcze

1. Jeśli z powodu okoliczności, których nie można było przewidzieć w momencie przyjmowania planów skuteczności działania i które są nie do przewyższenia przez państwa członkowskie, instytucje zapewniające służby żegluga powietrznej i menedżera sieci oraz znajdują się poza ich kontrolą, na szczeblu unijnym w trakcie roku kalendarzowego osiągnięty zostanie próg alarmowy, o którym mowa w art. 10 ust. 4, Komisja dokonuje przeglądu sytuacji w porozumieniu z państwami członkowskimi za pośrednictwem Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej oraz przedstawia w terminie czterech miesięcy propozycje stosownych działań. Działania te mogą obejmować korektę ogólnounijnych oraz w efekcie lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania.

2. Jeśli z powodu okoliczności, których nie można było przewidzieć w momencie przyjmowania planów skuteczności działania i które są nie do przewyższenia przez państwa członkowskie, instytucje zapewniające służby żegluga powietrznej i menedżera sieci oraz znajdują się poza ich kontrolą, w trakcie roku kalendarzowego na szczeblu lokalnym osiągnięty zostanie próg alarmowy, o którym mowa w art. 10 ust. 4, odpowiednie krajowe organy nadzoru dokonują przeglądu sytuacji w porozumieniu z Komisją oraz przedstawiają w terminie czterech miesięcy propozycje stosownych działań. Działania te mogą obejmować korektę lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania.

3. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o przyjęciu progów alarmowych innych niż progi alarmowe określone w art. 10 ust. 4 w celu uwzględnienia lokalnych uwarunkowań i specyfiki sytuacji. W takim przypadku progi te są określane w planie skuteczności działania i muszą być zgodne z progami przyjętymi na mocy art. 10 ust. 4. Szczegółowo uzasadnia się wszelkie odchylenia. W przypadku przekroczenia tych progów alarmowych zastosowanie ma procedura określona w ust. 1.

4. Jeśli wdrożenie mechanizmu ostrzegawczego wymaga korekty planów skuteczności działania i docelowych parametrów skuteczności działania, Komisja ułatwia taką korektę poprzez odpowiednie dostosowanie obowiązującego harmonogramu zgodnie z procedurą określoną w rozdziałach II i III.

Artykuł 20

Ułatwianie monitorowania zgodności

1. Instytucje zapewniające służby żegluga powietrznej i menedżer sieci ułatwiają inspekcje i kontrole, w tym wizytacje na miejscu, przeprowadzane przez Komisję i dany krajowy organ nadzoru, lub przez wykwalifikowany podmiot działający w imieniu krajowego organu nadzoru, bądź – w stosownych przypadkach – przez EASA. Bez uszczerbku dla uprawnień nadzorczych przyznanych krajowym organom nadzoru i EASA upoważnione osoby mają prawo:

- a) badać, w odniesieniu do wszystkich kluczowych obszarów skuteczności działania, dokumenty i wszelkie pozostałe materiały, na podstawie których ustanowiono plany skuteczności działania i docelowe parametry skuteczności działania;
- b) sporządzać kopie lub wyciągi z takich dokumentów;
- c) żądać udzielenia ustnych wyjaśnień na miejscu.

2. Inspekcje i kontrole, o których mowa w ust. 1, przeprowadzane są zgodnie z procedurami obowiązującymi w państwach członkowskich, w których mają one miejsce.

3. Krajowe organy nadzoru monitorują wykonanie niniejszego rozporządzenia w ramach obszaru skuteczności działania dotyczącego bezpieczeństwa zgodnie z procedurami nadzoru nad bezpieczeństwem ustanowionymi rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1034/2011⁽¹⁾.

4. W kontekście swoich inspekcji standaryzacyjnych EASA monitoruje wykonanie niniejszego rozporządzenia przez państwa członkowskie w ramach kluczowego obszaru skuteczności działania dotyczącego bezpieczeństwa zgodnie z metodyką pracy przewidzianą w art. 24 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 216/2008⁽²⁾.

ROZDZIAŁ V

GROMADZENIE, ZATWIERDZANIE, ANALIZA, OCENA I ROZPOWSZECZNIANIE INFORMACJI DOTYCZĄCYCH SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ DLA JEDNOLITEJ EUROPEJSKIEJ PRZESTRZENI POWIETRZNEJ

Artykuł 21

Gromadzenie i zatwierdzanie danych na potrzeby weryfikacji skuteczności działania

1. Oprócz danych już zgromadzonych przez Komisję poprzez inne instrumenty unijne, które mogą być także stosowane na potrzeby weryfikacji skuteczności działania, krajowe organy nadzoru, instytucje zapewniające służby żegluga powietrznej, operatorzy portów lotniczych, koordynatorzy portów lotniczych i przewoźnicy lotniczy zapewniają przekazanie Komisji danych, o których mowa w załączniku V, zgodnie z wymogami określonymi w tym załączniku.

⁽¹⁾ Dz.U. L 271 z 18.10.2011, s. 15.

⁽²⁾ Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

2. Krajowe organy mogą przekazać lub przeorganizować całkowicie lub częściowo zadanie związane z przesyłaniem danych pomiędzy ich krajowymi organami nadzoru, instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, operatorami portów lotniczych i koordynatorami portów lotniczych w celu uwzględnienia lokalnych uwarunkowań i istniejących już kanałów informacyjnych.

3. Przekazujący dane podejmują niezbędne środki dla zapewnienia jakości, zatwierdzenia i terminowego przesyłania danych, łącznie z przekazaniem dowodów potwierdzających przeprowadzenie kontroli jakości i procesów zatwierdzających, wyjaśnień w odpowiedzi na szczegółowe wnioski Komisji dotyczące jakości danych oraz, w stosownych przypadkach, planów działania na rzecz poprawy jakości danych. Dane przekazuje się bezpłatnie, w stosownych przypadkach w formie elektronicznej, przy użyciu formatu określonego przez Komisję.

4. Komisja ocenia jakość danych przesłanych zgodnie z ust. 1 i zatwierdza je. W przypadku gdy dane uniemożliwiają ich prawidłowe wykorzystanie do weryfikacji skuteczności działania, Komisja może – we współpracy z państwami członkowskimi, a w szczególności z krajowymi organami nadzoru – przyjąć stosowne środki, aby ocenić i poprawić jakość danych.

5. Do celów niniejszego rozporządzenia dane, o których mowa w ust. 1, przekazane już organizacji Eurocontrol, uznaje się za przekazane także Komisji. Jeżeli danych nie przekazano jeszcze organizacji Eurocontrol, Komisja i Eurocontrol dokonują stosownych uzgodnień, aby zapewnić Komisji dostęp do tych danych zgodnie z wymogami określonymi w ust. 3.

6. Każdorazowo po ustaleniu nowych istotnych wymogów dotyczących danych lub gdy spodziewana jest nieodpowiednia jakość danych, Komisja może przeprowadzić badania pilotażowe, w których uczestniczą na zasadzie dobrowolności państwa członkowskie lub zainteresowane strony, zanim wprowadzone zostaną nowe wymogi dotyczące danych poprzez zmianę niniejszego rozporządzenia. Tego rodzaju badania pilotażowe przeprowadza się w celu dokonania oceny możliwości zebrania odpowiednich danych, zrównoważenia korzyści z dostępu do danych w stosunku do kosztów ich zebrania i obciążenia dla respondentów.

Artykuł 22

Udostępnianie informacji

1. Komisja rozpowszechnia informacje na potrzeby celów określonych w art. 11 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1049/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 30 maja 2001 r. w sprawie publicznego dostępu do dokumentów Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji⁽¹⁾, w szczególności jego art. 4, oraz zgodnie z art. 18 rozporządzenia (WE) nr 550/2004.

2. Informacje określone w art. 3 ust. 3 lit. a) są udostępniane publicznie, w szczególności w formie elektronicznej. W tym celu Komisja podejmuje decyzję w sprawie polityki przetwarzania, ochrony, poufności i rozpowszechniania danych zebranych na potrzeby skuteczności działania w zastosowaniu art. 21 oraz odpowiednich praw własności intelektualnej.

3. Sprawozdania Komisji, o których mowa w art. 18 ust. 4, są udostępniane publicznie, a odniesienie do nich zostaje opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Komisja może podjąć decyzję o regularnym przekazywaniu innych ogólnych informacji zainteresowanym stronom, w szczególności w formie elektronicznej.

4. Ogólnounijne docelowe parametry, o których mowa w art. 10, oraz odniesienie do przyjętych planów skuteczności działania, o których mowa w rozdziale III, są udostępniane publicznie i publikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

5. Indywidualnego dostępu do szczegółowych informacji, takich jak zatwierdzone dane i statystyki, udziela się przekazującym dane, których bezpośrednio dotyczą te informacje i działania.

ROZDZIAŁ VI

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 23

Zwolnienia

Jeżeli, zgodnie z procedurami ustanowionymi w art. 3 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 391/2013, ustalono, że niektóre lub wszystkie terminalowe służby żeglugi powietrznej lub służby CNS, MET oraz AIS danego państwa członkowskiego funkcjonują w warunkach rynkowych, a państwo członkowskie podjęło na mocy tego rozporządzenia decyzję, aby w odniesieniu do tych służb nie obliczać ustalonych kosztów, nie wycłajać i nie ustanawiać opłat za korzystanie z terminali oraz nie stosować zachęt finansowych, docelowe parametry efektywności kosztowej nie mają zastosowania do tych służb.

Artykuł 24

Odwołanie

Państwa członkowskie gwarantują, że decyzje podejmowane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem mają odpowiednie uzasadnienie i podlegają skutecznej procedurze weryfikacyjnej lub odwoławczej.

Artykuł 25

Weryfikacja systemu

Do końca każdego okresu odniesienia Komisja dokonuje weryfikacji systemu skuteczności działania, w szczególności poddając analizie skutki, efektywność i zakres tego systemu, uwzględniając prace przeprowadzone w tej dziedzinie przez ICAO.

Artykuł 26

Zmiany w rozporządzeniu (UE) nr 677/2011

W rozporządzeniu (UE) nr 677/2011 wprowadza się następujące zmiany:

⁽¹⁾ Dz.U. L 145 z 31.5.2001, s. 43.

1) skreśla się motyw 28;

2) art. 5 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Celem wytyczenia długoterminowej perspektywy menedżer sieci opracowuje, utrzymuje i wdraża plan strategiczny sieci, który jest dostosowany do okresu odniesienia przewidzianego w art. 8 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013 (*).

(*) Dz.U. L 128 z 9.5.2013, s. 1.”;

3) art. 5 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Plan strategiczny sieci jest regularnie aktualizowany, przynajmniej 12 miesięcy przed rozpoczęciem każdego okresu odniesienia.”;

„ZAŁĄCZNIK IV

WZÓR PLANU STRATEGICZNEGO SIECI

Plan strategiczny sieci opiera się na następującej strukturze:

1. WPROWADZENIE

1.1. Zakres planu strategicznego sieci (geograficzny i czasowy)

1.2. Przygotowanie planu oraz procedura zatwierdzenia

2. KONTEKST OGÓLNY I WYMOGI OGÓLNE

2.1. Opis aktualnej i planowanej sytuacji w sieci, obejmujący ERND, ATFM, porty lotnicze i ograniczone zasoby

2.2. Wyzwania i możliwości w okresie obowiązywania planu (w tym prognoza zapotrzebowania ruchu oraz zmiany w skali światowej)

2.3. Cele w zakresie skuteczności działania oraz wymogi komercyjne wyrażone przez poszczególne zainteresowane strony, jak również ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania

3. WIZJA STRATEGICZNA

3.1. Opis strategii, zgodnie z którą sieć będzie się rozwijała, tak by skutecznie osiągnąć docelowe parametry skuteczności działania oraz spełnić wymogi komercyjne

3.2. Zgodność z systemem skuteczności działania

3.3. 3.3. Zgodność z europejskim centralnym planem ATM

4. CELE STRATEGICZNE

4.1. Opis celów strategicznych w odniesieniu do sieci:

a) uwzględnienie aspektów współpracy z uczestniczącymi zainteresowanymi stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną, w kategoriach ról i obowiązków;

b) wskazanie, w jaki sposób cele strategiczne odpowiadają wymogom;

c) wskazanie sposobu pomiaru postępów na drodze do osiągnięcia tych celów;

d) wskazanie wpływu, jaki cele strategiczne będą miały na branżę oraz pozostałe obszary, których to dotyczy.

5. PLANOWANIE STRATEGICZNE

5.1. Opis planowania krótko- i średnioterminowego:

a) priorytety dla każdego celu strategicznego;

4) art. 20 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Menedżer sieci corocznie składa sprawozdanie Komisji i Agencji na temat środków podjętych celem wykonania spoczywających na nim zadań. Sprawozdanie to dotyczy poszczególnych funkcji sieciowych oraz ogólnej sytuacji sieci i jest ściśle powiązane z treścią planu strategicznego sieci, planu operacyjnego sieci i planu skuteczności działania sieci, o których mowa w art. 6 lit. d) rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013. Komisja informuje Komitet ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej.”;

5) załącznik IV otrzymuje brzmienie:

- b) realizacja każdego z celów strategicznych w kategoriach wymaganego wdrożenia technologii, wpływu strukturalnego, aspektów związanych z człowiekiem, powiązanych kosztów i korzyści, jak również niezbędnego systemu zarządzania oraz niezbędnych zasobów i regulacji;
- c) wymagany udział zainteresowanych stron zaangażowanych w działalność operacyjną w każdym elemencie planu, w tym ich role i obowiązki;
- d) uzgodniony stopień zaangażowania menedżera sieci we wsparcie realizacji każdego elementu planu dla każdej poszczególnej funkcji.

5.2. Opis planowania długoterminowego:

- a) zamiar osiągnięcia każdego z celów strategicznych w kategoriach wymaganej technologii i odpowiednich aspektów dotyczących badań i rozwoju, wpływu strukturalnego, aspektów związanych z człowiekiem, uzasadnienia ekonomicznego, niezbędnego systemu zarządzania oraz niezbędnych regulacji, jak również powiązanych względów bezpieczeństwa i względów ekonomicznych uzasadniających te inwestycje;
- b) wymagany udział zainteresowanych stron zaangażowanych w działalność operacyjną w każdym elemencie planu, w tym ich role i obowiązki.

6. OCENA RYZYKA

6.1. Opis zagrożeń związanych z realizacją planu.

6.2. Opis procesu monitorowania (w tym ewentualne odstępstwa od pierwotnych celów).

7. ZALECENIA

7.1. Wskazanie działań, jakie Unia i państwa członkowskie mają podjąć celem wsparcia realizacji planu”.

Artykuł 27

Wejście w życie

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

2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od drugiego okresu odniesienia określonego w art. 8 oraz w trakcie tego okresu. W odniesieniu do stosowania systemu skuteczności działania, aby umożliwić przyjęcie ogólnounijnych docelowych parametrów w zastosowaniu art. 10 ust. 2 przed rozpoczęciem drugiego okresu odniesienia oraz opracowanie i przyjęcie planów skuteczności działania zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia, art. 1 ust. 3 i 4, art. 3 ust. 3 lit. i) oraz n),

art. 5 i 6, art. 9 ust. 3 i 4, art. 26, rozdział II, rozdział III, a także załączniki I, II, III, IV i V, stosuje się od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 28

Uchylenie

Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2015 r. uchyla się rozporządzenie Komisji (UE) nr 691/2010, art. 26 rozporządzenia Komisji (UE) nr 677/2011 oraz rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1216/2011, bez uszczerbku dla obowiązku państw członkowskich dotyczącego wdrożenia systemu skuteczności działania w trakcie pierwszego okresu odniesienia określonego w art. 8.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 3 maja 2013 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

KLUCZOWE WSKAŹNIKI SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA (KPI) ORAZ WSKAŹNIKI SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA (PI)

SEKCJA 1

Do celów ustanawiania ogólnounijnych docelowych parametrów i monitorowania skuteczności działania na szczeblu unijnym**1. BEZPIECZEŃSTWO****1.1. Kluczowe wskaźniki skuteczności działania**

- a) Minimalny poziom efektywności zarządzania bezpieczeństwem w rozumieniu sekcji 2 pkt 1.1 lit. a).
- b) Odsetek zastosowań klasyfikacji dotkliwości w oparciu o metodologię narzędzia analizy ryzyka (RAT) w stosunku do zgłoszeń – przynajmniej – trzech kategorii zdarzeń: naruszeń minimów separacji, wtargnięć na pas startowy oraz szczególnych zdarzeń związanych z ATM we wszystkich jednostkach służb żeglugi powietrznej w rozumieniu sekcji 2 pkt 1.1 lit. b).

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

- a) Przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii, określona w następujący sposób:
 - (i) wskaźnik ten stanowi porównanie długości odcinka na trasie faktycznej trajektorii otrzymanej z danych uzyskanych w wyniku nadzoru z odpowiadającym jej odcinkiem odległości po ortodromie, zsumowane dla wszystkich lotów IFR odbywających się w granicach lub przekraczających granice europejskiej przestrzeni powietrznej;
 - (ii) „na trasie” odnosi się do odległości przebytej poza okręgiem 40 mil morskich wokół portów lotniczych;
 - (iii) jeśli lot rozpoczyna się lub kończy poza europejską przestrzenią powietrzną, uwzględnia się tylko część lotu odbywającą się w europejskiej przestrzeni powietrznej.
- b) Przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla trajektorii z ostatniego złożonego planu lotu, określona 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) „na trasie” odnosi się do odległości przebytej poza okręgiem 40 mil morskich wokół portów lotniczych;
 - (iii) jeśli lot rozpoczyna się lub kończy poza europejską przestrzenią powietrzną, uwzględnia się tylko część lotu odbywającą się w europejskiej przestrzeni powietrznej.

2.2. Wskaźniki skuteczności działania

- a) Skuteczność procedur rezerwacyjnych do celów elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej (FUA), określona w następujący sposób:
 - (i) wskaźnik ten stanowi określenie stosunku czasu, który przedzielono danej przestrzeni powietrznej na potrzeby rezerwacji lub wydzielenia z ogólnego ruchu lotniczego, do czasu, przez który ta przestrzeń powietrzna była wykorzystywana na potrzeby działań wymagających tego rodzaju wydzielenia lub rezerwacji;
 - (ii) wskaźnik ten oblicza się osobno dla przydziałów przestrzeni powietrznej na szczeblu przedtaktycznym i taktycznym oraz włączając wszystkie przydziały zgłoszone menedżerowi sieci.
- b) Poziom wykorzystania możliwości planowania tras warunkowych (CDR) określony jako stosunek statków powietrznych zgłaszających plany lotu z wykorzystaniem CDR do liczby statków powietrznych, które mogłyby to zrobić.
- c) Skuteczne wykorzystanie CDR określone jako stosunek statków powietrznych wykorzystujących CDR do liczby statków powietrznych, które mogłyby to zrobić.

3. PRZEPUSTOWOŚĆ**3.1. Kluczowy wskaźnik skuteczności działania**

Średnie opóźnienie w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego (opóźnienie ATFM) na trasie przypadające na lot (w minutach), związane ze służbami żeglugi powietrznej, określone w następujących sposób:

- (i) opóźnienie ATFM na trasie to opóźnienie wyliczone przez centralny organ odpowiedzialny za ATFM w rozumieniu rozporządzenia Komisji (UE) nr 255/2010 ustanawiającego wspólne zasady zarządzania przepływem ruchu lotniczego⁽¹⁾, wyrażone jako różnica pomiędzy przewidywanym czasem startu zamówionym przez operatora statku powietrznego w ostatnim złożonym planie lotu a wyliczonym czasem startu przydzielonym przez centralny organ odpowiedzialny za ATFM;

⁽¹⁾ Dz.U. L 80 z 26.3.2010, s. 10.

(ii) wskaźnik ten obejmuje wszystkie loty IFR w europejskiej przestrzeni powietrznej i wszystkie przyczyny opóźnień ATFM, z wyłączeniem szczególnych wydarzeń;

(iii) wskaźnik ten jest wyliczany dla całego roku kalendarzowego i dla każdego roku okresu odniesienia.

3.2. Wskaźnik skuteczności działania

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

(i) wskaźnik ten stanowi średnie powstałe opóźnienie 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 szczególnych wydarzeń;

(iii) wskaźnik ten jest wyliczany dla całego roku kalendarzowego i dla każdego roku okresu odniesienia.

4. EFEKTYWNOŚĆ KOSZTOWA

4.1. Kluczowe wskaźniki skuteczności działania

a) Średni ogólnounijny ustalony koszt jednostkowy (DUC) dla trasowych służb żeglugi powietrznej, określony w następujący sposób:

(i) wskaźnik ten to stosunek między ustalonymi kosztami na trasie a prognozą ruchu na trasie wyrażony w trasowych jednostkach usługowych, według oczekiwań dla danego okresu na szczeblu Unii Europejskiej, zgodnie z założeniami Komisji na potrzeby ustalenia ogólnounijnych docelowych parametrów w zastosowaniu art. 10 ust. 5;

(ii) wskaźnik ten wyrażony jest w euro i według wartości rzeczywistych;

(iii) wskaźnik podaje się dla każdego roku okresu odniesienia.

b) Średni ogólnounijny ustalony koszt jednostkowy (DUC) dla terminalowych służb żeglugi powietrznej, określony w następujący sposób:

(i) wskaźnik ten jest wynikiem stosunku między ustalonymi kosztami a prognozą ruchu, wyrażonym w terminalowych jednostkach usługowych, zgodnie z założeniami Komisji na potrzeby ustalenia ogólnounijnych docelowych parametrów w zastosowaniu art. 10 ust. 5;

(ii) wskaźnik ten wyrażony jest w euro i według wartości rzeczywistych;

(iii) wskaźnik podaje się dla każdego roku okresu odniesienia;

(iv) wskaźnik ten stosuje się od początku trzeciego roku drugiego okresu odniesienia, z zastrzeżeniem decyzji, o której mowa w art. 10 ust. 3.

4.2. Wskaźnik skuteczności działania

Koszty organizacji Eurocontrol, a w szczególności ich ewolucja w porównaniu do zmian KPI określonego w pkt 4.1 lit. a). W tym celu państwa członkowskie dopilnowują, aby Eurocontrol przekazywał Komisji informacje o przyjętym budżecie oraz bieżącym budżecie i kosztach w trakcie okresu odniesienia, a także o zmianach kosztu jednostkowego będących wynikiem stosunku między przyjętymi kosztami a przewidywanymi zmianami w ruchu, w tym rozbić pokazujące zmiany w zakresie poszczególnych składników i wskazujące osobno poszczególne działania usługowe.

SEKCJA 2

Do celów ustanawiania lokalnych docelowych parametrów i monitorowania skuteczności działania na szczeblu lokalnym

1. BEZPIECZEŃSTWO

1.1. Kluczowe wskaźniki skuteczności działania

a) Efektywność zarządzania bezpieczeństwem w odniesieniu do państw członkowskich i ich krajowych organów nadzoru oraz instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, uprawnionych do świadczenia usług związanych ze służbami ruchu lotniczego lub łącznością, nawigacją i nadzorem. KPI mierzy się poziomem wdrożenia następujących celów zarządzania:

(i) polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa;

(ii) zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa;

(iii) zapewnienie bezpieczeństwa;

(iv) promowanie bezpieczeństwa;

- (v) kultura bezpieczeństwa.
- b) Stosowanie klasyfikacji dotkliwości w oparciu o metodologię narzędzia analizy ryzyka (RAT) w stosunku do zgłoszeń – przynajmniej – naruszeń minimów separacji, wtargnięć na pas startowy oraz szczególnych zdarzeń związanych z ATM we wszystkich jednostkach służb żegluga powietrznej. W sprawozdawczości dotyczącej przedmiotowych zdarzeń państwa członkowskie i instytucje zapewniające służby żegluga powietrznej stosują następujące stopnie dotkliwości:
 - (i) poważny incydent;
 - (ii) ważny incydent;
 - (iii) znaczny incydent;
 - (iv) bez wpływu na bezpieczeństwo;
 - (v) nieokreślony; np. brak wystarczających informacji, niejednoznaczne lub sprzeczne dowody uniemożliwiające jego ustalenie.

W odniesieniu do każdego zdarzenia sporządzane jest sprawozdanie dotyczące stosowania metody.

- c) Sprawozdawczość przekazywana przez państwa członkowskie i ich instytucje zapewniające służby żegluga powietrznej na temat poziomu stosowania zasady „just culture” i odpowiednio poziomu jej niestosowania.

Do celów przedmiotowych wskaźników „lokalny” oznacza „na szczeblu funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej” ze wskazaniem – na potrzeby monitorowania – wkładu na szczeblu krajowym.

1.2. Wskaźniki skuteczności działania

- a) Stosowanie przez instytucje zapewniające służby żegluga powietrznej zautomatyzowanych systemów archiwizacji danych o bezpieczeństwie, jeżeli są one dostępne, które obejmuje – co najmniej – monitorowanie naruszeń minimów separacji i wtargnięć na pas startowy.
- b) Sprawozdawczość przekazywana co roku przez państwa członkowskie i instytucje zapewniające służby żegluga powietrznej na temat poziomu zgłaszania zdarzeń, której celem jest zmierzenie poziomu zgłaszania i rozwiązywanie kwestii poprawy kultury sprawozdawczej.
- c) liczba – przynajmniej – naruszeń minimów separacji, wtargnięć na pas startowy, naruszeń przestrzeni powietrznej oraz szczególnych zdarzeń związanych z ATM we wszystkich jednostkach służb żegluga powietrznej.

Do celów przedmiotowych wskaźników „lokalny” oznacza „na szczeblu funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej” ze wskazaniem – na potrzeby monitorowania – wkładu na szczeblu krajowym.

2. ŚRODOWISKO

2.1. Kluczowy wskaźnik skuteczności działania

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

- (i) wskaźnik ten stanowi porównanie długości odcinka na trasie faktycznej trajektorii otrzymanej z danych uzyskanych w wyniku nadzoru z długością przebytego odcinka, zsumowane dla wszystkich lotów IFR odbywających się w granicach lub przekraczających granice europejskiej przestrzeni powietrznej;
- (ii) „na trasie” odnosi się do odległości przebytej poza okręgiem 40 mil morskich wokół portów lotniczych;
- (iii) jeśli lot rozpoczyna się lub kończy poza lokalną przestrzenią powietrzną, uwzględnia się tylko część lotu odbywającą się w lokalnej przestrzeni powietrznej.
- (iv) „długość przebytego odcinka” to funkcja położenia punktów wejścia i wyjścia lotu do i poza granice lokalnej przestrzeni powietrznej. Długość przebytego odcinka stanowi udział w odległości wykorzystywanej we wskaźniku ogólnounijnym wyznaczony przez te punkty. Suma tych długości na odcinku wszystkich lokalnych przestrzeni powietrznych, przez które przebiegał lot, jest równa odległości wykorzystywanej we wskaźniku ogólnounijnym.

Do celów przedmiotowego wskaźnika „lokalny” oznacza „na szczeblu funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej”.

2.2. Wskaźniki skuteczności działania

- a) Dodatkowy czas w fazie kołowania, określony w następujący sposób:
 - (i) wskaźnik ten oznacza różnicę między faktycznym czasem kołowania a czasem optymalnym obliczonym w oparciu o czasy kołowania w okresach niskiego natężenia ruchu;
 - (ii) wskaźnik ten wyraża się w minutach na odlot dla całego roku kalendarzowego.
- b) Dodatkowy czas w przestrzeni powietrznej terminalu, określony 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 w okresach niskiego natężenia ruchu;
 - (ii) wskaźnik ten wyraża się w minutach na przylot dla całego roku kalendarzowego.
 - (iii) ASMA określa się jako wirtualny walec o promieniu 40 mil morskich wokół portu lotniczego przylotu.

c) Wskaźniki określone w sekcji 1 ppkt 2.2.

Do celów wskaźników a) i b) „lokalny” oznacza „na szczeblu krajowym” z rozbiciem do poziomu portów lotniczych. Do celów wskaźnika c) „lokalny” oznacza „na szczeblu krajowym”.

3. PRZEPUSTOWOŚĆ

3.1. Kluczowe wskaźniki skuteczności działania

a) Średnie opóźnienie ATFM na trasie przypadające na lot (w minutach), określone w następujący sposób:

(i) opóźnienie ATFM na trasie to opóźnienie wyliczone przez centralny organ odpowiedzialny za ATFM w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 255/2010, wyrażone jako różnica pomiędzy przewidywanym czasem startu zamówionym przez operatora statku powietrznego w ostatnim złożonym planie lotu a wyliczonym czasem startu przydzielonym przez centralny organ odpowiedzialny za ATFM;

(ii) wskaźnik ten obejmuje wszystkie loty IFR przechodzące przez lokalną przestrzeń powietrzną i wszystkie przyczyny opóźnień ATFM, z wyłączeniem szczególnych wydarzeń;

(iii) wskaźnik ten jest wyliczany dla całego roku kalendarzowego i dla każdego roku okresu odniesienia.

Do celów przedmiotowego wskaźnika „lokalny” oznacza „na szczeblu funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej” z rozbiciem monitorowanym na najwłaściwszym szczeblu do celów przejrzystości.

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

(i) wskaźnik ten stanowi średnie powstałe opóźnienie 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 szczególnych wydarzeń;

(iii) wskaźnik ten jest wyliczany dla całego roku kalendarzowego i dla każdego roku okresu odniesienia.

Do celów przedmiotowego wskaźnika „lokalny” oznacza „na szczeblu krajowym” z rozbiciem do poziomu portów lotniczych na potrzeby monitorowania.

3.2. Wskaźniki skuteczności działania

a) Przestrzeganie przydziałów czasu na start i lądowanie wynikających z ATFM zgodnie z art. 11 rozporządzenia (UE) nr 255/2010.

b) Średnie opóźnienie przed odlotem przypadające na lot (w minutach) i związane ze służbami kontroli ruchu lotniczego, spowodowane ograniczeniami startu w porcie lotniczym odlotu, określone 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 jest wyliczany dla całego roku kalendarzowego i dla każdego roku okresu odniesienia.

Do celów przedmiotowych wskaźników „lokalny” oznacza „na szczeblu krajowym” z rozbiciem do poziomu portów lotniczych na potrzeby monitorowania.

4. EFEKTYWNOŚĆ KOSZTOWA

4.1. Kluczowe wskaźniki skuteczności działania

a) Ustalony koszt jednostkowy (DUC) dla trasowych służb żeglugi powietrznej, określony w następujący sposób:

(i) wskaźnik ten to stosunek między ustalonymi kosztami na trasie a prognozą ruchu w strefie pobierania opłat wyrażony w trasowych jednostkach usługowych, według oczekiwań dla danego okresu na szczeblu lokalnym, uwzględnionymi w planach skuteczności działania zgodnie z art. 11 ust. 3 lit. a) i b);

(ii) wskaźnik wyrażony jest w walucie krajowej i według wartości rzeczywistych;

(iii) wskaźnik podaje się dla każdego roku okresu odniesienia.

b) Ustalony koszt jednostkowy/ustalone koszty jednostkowe (DUC) dla terminalowych służb żeglugi powietrznej, określony(-e) w następujący sposób:

(i) wskaźnik jest wynikiem stosunku między ustalonymi kosztami a prognozą ruchu wyrażonym w terminalowych jednostkach usługowych, zawartą w planach skuteczności działania zgodnie z art. 11 ust. 3 lit. a) i b);

(ii) wskaźnik wyrażony jest w walucie krajowej i według wartości rzeczywistych;

(iii) wskaźnik podaje się dla każdego roku okresu odniesienia;

Do celów przedmiotowych dwóch wskaźników „lokalny” oznacza „na szczeblu strefy pobierania opłat”.

ZAŁĄCZNIK II

WZÓR PLANÓW SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA

Plany skuteczności działania opierają się na następującej strukturze:

1. WPROWADZENIE

- 1.1. Opis sytuacji (zakres planu, wykaz uwzględnionych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej itp.).
- 1.2. Opis scenariusza makroekonomicznego dla okresu odniesienia obejmujący ogólne założenia (przewidywany ruch itp.).
- 1.3. Opis rezultatów konsultacji z zainteresowanymi stronami przeprowadzonej w celu opracowania planu skuteczności działania oraz poczynionych uzgodnień i kwestii spornych, a także przyczyn braku porozumienia.
- 1.4. Opis działań podjętych przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej w celu wdrożenia planu strategicznego sieci na szczeblu funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej oraz pozostałych przewodnich zasad dotyczących działania funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej w perspektywie długoterminowej.
- 1.5. Wykaz portów lotniczych objętych wymogami systemu skuteczności działania w zastosowaniu art. 1 rozporządzenia, wraz ze średnią liczbą obsługiwanych przez nie handlowych operacji lotniczych IFR.
- 1.6. Wykaz portów lotniczych objętych zwolnieniem zgodnie z art. 1 ust. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 391/2013, wraz ze średnią liczbą obsługiwanych przez nie handlowych operacji lotniczych IFR.

2. INWESTYCJE

- 2.1. Opis i uzasadnienie kosztów, charakteru i wkładu inwestycji w nowe systemy ATM oraz gruntownych modernizacji istniejących systemów ATM w realizację docelowych parametrów skuteczności działania, w tym ich istotności i spójności z europejskim centralnym planem ATM, wspólnymi projektami, o których mowa w art. 15a rozporządzenia (WE) nr 550/2004, oraz – w stosownych przypadkach – planem strategicznym sieci.
- 2.2. Opis i uzasadnienie, o których mowa w pkt 2.1, muszą w szczególności zawierać:
 - (i) odniesienie kwoty inwestycji, których dotyczy opis, i uzasadnienie podawane zgodnie z pkt 2.1., do całkowitej kwoty inwestycji;
 - (ii) rozróżnienie między inwestycjami w nowe systemy, modernizacją istniejących systemów oraz inwestycjami odtworzeniowymi;
 - (iii) odniesienie każdej inwestycji w nowe systemy ATM i gruntownych modernizacji istniejących systemów ATM do europejskiego planu centralnego ATM, wspólnych projektów, o których mowa w art. 15a rozporządzenia (WE) nr 550/2004, oraz – w stosownych przypadkach – planu strategicznego sieci;
 - (iv) wyszczególnienie synergii osiągniętej na szczeblu funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej lub – w stosownych przypadkach – z innymi państwami członkowskimi lub funkcjonalnymi blokami przestrzeni powietrznej, w szczególności pod kątem wspólnej infrastruktury i wspólnych zamówień;
 - (v) dokładne określenie spodziewanych korzyści z tych inwestycji pod kątem skuteczności działania w ramach czterech kluczowych obszarów skuteczności działania, rozdzielając je między fazy lotu na trasie i fazy lotu w terminalu/w porcie lotniczym, a także datę, od której korzyści te są spodziewane;
 - (vi) informacje na temat procesu podejmowania decyzji, na podstawie którego realizowane są inwestycje, takie jak istnienie udokumentowanych analiz kosztów i korzyści, organizacja konsultacji z użytkownikami, ich wyniki i wszelkie sporne stanowiska, jakie zostały wyrażone.

3. DOCELOWE PARAMETRY SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA NA SZCZEBLU LOKALNYM

- 3.1. Docelowe parametry skuteczności działania dla każdego kluczowego obszaru skuteczności działania, ustalone w odniesieniu do każdego kluczowego wskaźnika skuteczności działania określonego w sekcji 2 załącznika I, dla całego okresu odniesienia, z rocznymi wartościami stosowanymi na potrzeby monitorowania i zachęt:
 - a) Bezpieczeństwo
 - (i) poziom efektywności zarządzania bezpieczeństwem: docelowe parametry na szczeblu lokalnym dla każdego roku okresu odniesienia;
 - (ii) zastosowanie klasyfikacji dotkliwości w oparciu o metodologię narzędzia analizy ryzyka (RAT): docelowe parametry na szczeblu lokalnym dla każdego roku okresu odniesienia (w ujęciu procentowym);
 - (iii) „just culture”: docelowe parametry na szczeblu lokalnym dla ostatniego roku okresu odniesienia.

b) Środowisko

- (i) opis procedury służącej poprawie w zakresie projektowania tras;
- (ii) przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii.

c) Przepustowość

- (i) średnie opóźnienie ATFM na trasie przypadające na lot (w minutach);
- (ii) średnie opóźnienie ATFM dla przylotów w terminalu przypadające na lot (w minutach);
- (iii) plan przepustowości ustanowiony przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej.

d) Efektywność kosztowa

- (i) ustalone koszty trasowych i terminalowych służb żeglugi powietrznej, określone zgodnie z przepisami art. 15 ust. 2 lit. a) i b) rozporządzenia (WE) nr 550/2004 i w zastosowaniu przepisów rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 391/2013 dla każdego roku okresu odniesienia;
- (ii) trasowe i terminalowe jednostki usługowe planowane dla każdego roku okresu odniesienia;
- (iii) wynikające z powyższego ustalone koszty jednostkowe dla okresu odniesienia;
- (iv) opis i uzasadnienie stopy zwrotu z kapitału własnego danej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, a także wykorzystania dźwigni finansowej i poziomu/składu posiadanych aktywów przyjętego do wyliczenia kosztu kapitału zawartego w ustalonych kosztach;
- (v) opis i wyjaśnienie przeniesień z lat poprzedzających okres odniesienia;
- (vi) opis założeń ekonomicznych, w tym:
 - założeń inflacyjnych wykorzystanych w planie w odniesieniu do źródła międzynarodowego, takiego jak wskaźnik cen konsumpcyjnych (CPI) MFW (Międzynarodowego Funduszu Walutowego), do celów prognoz, oraz zharmonizowany wskaźnik cen konsumpcyjnych Eurostatu do celów oceny stanu faktycznego. Uzasadnienie wszelkich odstępstw od tych źródeł,
 - założenia, na podstawie których obliczono koszty emerytur zawarte w ustalonych kosztach, w tym opis stosownych obowiązujących krajowych 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 świadczenie usług przez służby żeglugi powietrznej, w tym stosowne informacje dotyczące pożyczek (kwot, okresu kredytowania itd.) oraz wyjaśnienie średniego (ważonego) oprocentowania długu przyjętego do wyliczenia stopy kosztu kapitału przed podatkiem oraz kosztu kapitału uwzględnionego w ustalonych kosztach,
 - dostosowania wykraczające poza przepisy międzynarodowych standardów rachunkowości;
- (vii) w stosownych przypadkach, opis dotyczący poprzedniego okresu odniesienia, obejmujący istotne wydarzenia i okoliczności określone w art. 14 ust. 2 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 391/2013 z zastosowaniem kryteriów określonych w art. 14 ust. 2 lit. b) rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 391/2013, w tym ocena poziomu i składu kosztów objętych zwolnieniem ze stosowania art. 14 ust. 1 lit. a) i b) rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 391/2013 oraz ich uzasadnienie;
- (viii) w stosownych przypadkach, opis wszelkich istotnych planów restrukturyzacyjnych w trakcie okresu odniesienia, w tym poziomu kosztów restrukturyzacji, oraz uzasadnienie tych kosztów w odniesieniu do korzyści netto odnoszonych w czasie przez użytkowników przestrzeni powietrznej;
- (ix) w stosownych przypadkach, zatwierdzone koszty restrukturyzacji z poprzednich okresów odniesienia przewidziane do odzyskania.

3.2. Opis i wyjaśnienie zgodności docelowych parametrów skuteczności działania z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania. W przypadku braku ogólnounijnego parametru docelowego w zakresie skuteczności działania, opis i wyjaśnienie docelowych parametrów ustanowionych w planie oraz sposobu, w jaki przyczyniają się one do zwiększenia skuteczności działania europejskiej sieci ATM.

3.3. Opis i wyjaśnienie zależności i kompromisów między kluczowymi obszarami skuteczności działania, w tym założeń wykorzystanych do oceny kompromisów.

3.4. Wkład każdej z poszczególnych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w realizację docelowych parametrów skuteczności działania określonych dla danego funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej zgodnie z art. 5 ust. 2 lit. c) ppkt (ii).

4. SYSTEMY ZACHĘT

- 4.1. Opis i wyjaśnienie systemów zachęt stosowanych w odniesieniu do instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.

5. WOJSKOWY WYMIAR PLANU

Opis cywilno-wojskowego wymiaru planu zawierający skuteczność zastosowania koncepcji elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej (FUA) w celu zwiększenia przepustowości z odpowiednim uwzględnieniem skuteczności działań wojskowych, oraz, w razie konieczności, stosownych wskaźników skuteczności działania i docelowych parametrów skuteczności działania zgodnych ze wskaźnikami i docelowymi parametrami planu skuteczności działania.

6. ANALIZA PODATNOŚCI I PORÓWNANIE Z POPRZEDNIM PLANEM SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA

- 6.1. Podatność na zewnętrzne założenia.
- 6.2. Porównanie z poprzednim planem skuteczności działania.

7. REALIZACJA PLANU SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA

Opis środków wdrożonych przez krajowy organ nadzoru dla realizacji docelowych parametrów skuteczności działania, takich jak:

- (i) mechanizmy monitorowania zapewniające wdrożenie programów bezpieczeństwa ANS i planów biznesowych,
 - (ii) środki służące monitorowaniu i informowaniu o realizacji planów skuteczności działania, w tym sposób postępowania w przypadku nieosiągnięcia docelowych parametrów w okresie odniesienia.
-

ZAŁĄCZNIK III

WZÓR PLANU SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA SIECI

Plan skuteczności działania dla menedżera sieci opiera się na następującej strukturze:

1. WPROWADZENIE

- 1.1. Opis sytuacji (zakres planu, uwzględnione funkcje itp.).
- 1.2. Opis scenariusza makroekonomicznego dla okresu odniesienia obejmujący ogólne założenia (przewidywany ruch itp.).
- 1.3. Opis zgodności z planem strategicznym sieci
- 1.4. Opis wyników konsultacji z zainteresowanymi stronami w sprawie przygotowania planu skuteczności działania (najważniejsze kwestie podniesione przez uczestników oraz, w miarę możliwości, uzgodnione kompromisy).

2. DOCELOWE PARAMETRY SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA

- 2.1. Opis kluczowych wskaźników skuteczności działania w każdym istotnym kluczowym obszarze skuteczności działania
- 2.2. Docelowe parametry skuteczności działania dla każdego odpowiedniego kluczowego obszaru skuteczności działania, ustalone w odniesieniu do każdego odpowiedniego kluczowego wskaźnika skuteczności działania, dla całego okresu odniesienia, z rocznymi wartościami stosowanymi na potrzeby monitorowania i zachęt.
- 2.3. Opis i wyjaśnienie wkładu docelowych parametrów skuteczności działania w ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania oraz ich wpływu na te ogólnounijne docelowe parametry.
- 2.4. Opis wkładu docelowych parametrów skuteczności działania w funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej oraz ich wpływu na te bloki

3. WKŁAD KAŻDEJ FUNKCJI

- 3.1. Poszczególne docelowe parametry skuteczności działania dla każdej funkcji (ATFM, ERND, kody transpondera SSR, częstotliwości).

4. WYMIAR WOJSKOWY

- 4.1. Opis cywilno-wojskowego wymiaru planu przedstawiający skuteczność zastosowania koncepcji elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej (FUA) w celu zwiększenia przepustowości z odpowiednim uwzględnieniem skuteczności działań wojskowych, oraz, w razie konieczności, stosownych wskaźników skuteczności działania i docelowych parametrów skuteczności działania zgodnych ze wskaźnikami i docelowymi parametrami planu skuteczności działania.

5. ANALIZA PODATNOŚCI I PORÓWNANIE Z POPRZEDNIM PLANEM SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA

- 5.1. Podatność na zewnętrzne założenia.
- 5.2. Porównanie z poprzednim planem skuteczności działania.

6. REALIZACJA PLANU SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA

- 6.1. Opis środków wdrożonych na potrzeby realizacji docelowych parametrów skuteczności działania, takich jak:
 - mechanizmy monitorowania zapewniające wdrożenie działań w zakresie bezpieczeństwa i planów biznesowych,
 - środki służące monitorowaniu i informowaniu o realizacji planów skuteczności działania, w tym sposób postępowania w przypadku nieosiągnięcia docelowych parametrów w okresie odniesienia.

ZAŁĄCZNIK IV

**ZASADY OCENY PLANÓW SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA I DOCELOWYCH PARAMETRÓW
SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA**

Komisja stosuje następujące kryteria oceny:

1. KRYTERIA OGÓLNE

- a) Zgodność z wymogami dotyczącymi przygotowania i przyjęcia planu skuteczności działania, w szczególności ocena uzasadnień podanych w planie skuteczności działania.
- b) Analiza rzeczowa uwzględniająca ogólną sytuację każdego pojedynczego państwa, w tym ostatnie zmiany w sytuacji ekonomicznej i prognozy ruchu;
- c) Poziom skuteczności działania na początku okresu odniesienia i planowany zakres poprawy na przyszłość;
- d) Poziom skuteczności działania osiągnięty w poprzednim okresie odniesienia;
- e) Istotność inwestycji i wydatków kapitałowych pod kątem europejskiego planu centralnego ATM, wspólnych projektów, o których mowa w art. 15a rozporządzenia (WE) nr 550/2004, oraz – w stosownych przypadkach – planu strategicznego sieci, a także synergii osiągniętych na szczeblu funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej lub na szczeblu regionalnym;
- f) Wyniki konsultacji z zainteresowanymi stronami w sprawie zaproponowanych docelowych parametrów.

2. BEZPIECZEŃSTWO

- a) Porównanie poziomu efektywności zarządzania bezpieczeństwem na szczeblu lokalnym z ogólnounijnymi docelowymi parametrami;
- b) Porównanie wyników stosowania klasyfikacji dotkliwości opartej na metodologii narzędzia analizy ryzyka (RAT) na szczeblu lokalnym z ogólnounijnymi docelowymi parametrami;
- c) Poziom stosowania zasady „just culture” na szczeblu lokalnym.

3. ŚRODOWISKO

Przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii:

- a) porównanie z danymi historycznymi na temat skuteczności działania osiągniętej w poprzednich latach;
- b) porównanie z wartością odniesienia opartą na informacjach przedstawionych przez menedżera sieci;
- c) zgodność z planem usprawnienia europejskiej sieci tras opracowanym przez menedżera sieci.

4. PRZEPUSTOWOŚĆ

Poziom opóźnień na trasie. Porównanie spodziewanego poziomu opóźnień ATFM na trasie przyjętego w planie skuteczności działania z:

- a) wartością odniesienia opartą na informacjach z planu operacyjnego sieci opracowanego przez menedżera sieci;
- b) planem przepustowości ustanowionym przez instytucję(-e) zapewniającą(-e) trasowe służby żeglugi powietrznej zgodnie z planem operacyjnym sieci opracowanym przez menedżera sieci.

Średnie opóźnienie ATFM przylotów na szczeblu krajowym. Ocena uzasadnienia przedstawionego w planie skuteczności działania oraz w szczególności:

- a) porównanie z danymi historycznymi na temat skuteczności działania osiągniętej na przestrzeni ostatnich pięciu lat;
- b) wkład poszczególnych portów lotniczych w realizację lokalnych docelowych parametrów oraz porównanie z innymi podobnymi portami lotniczymi;
- c) spodziewane korzyści operacyjne wynikające z planowanych inicjatyw.

5. EFEKTYWNOŚĆ KOSZTOWA

- a) Trend ustalonego kosztu jednostkowego: ocena, czy przedstawione ustalone koszty jednostkowe będą zmieniać się zgodnie z ogólnounijnym parametrem docelowym w zakresie efektywności kosztowej oraz czy przyczyniają się one w odpowiedni sposób do realizacji tego parametru docelowego na przestrzeni całego okresu odniesienia, a także dla każdego pojedynczego roku, z uwzględnieniem – w stosownych przypadkach – kosztów restrukturyzacji;

- b) Trend terminalowego kosztu jednostkowego: ocena, czy przedstawione ustalone koszty jednostkowe będą zmieniać się zgodnie z ogólnounijnym parametrem docelowym w zakresie efektywności kosztowej oraz czy przyczyniają się one w odpowiedni sposób do realizacji tego parametru docelowego na przestrzeni całego okresu odniesienia, a także dla każdego pojedynczego roku. Ponadto do oceny wykorzystuje się następujące kryteria:
- (i) zgodność ze zmianami ustalonych kosztów jednostkowych na trasie, z uwzględnieniem wszystkich ujednoliceń między tymi kosztami;
 - (ii) zgodność z założeniami przyjętymi do ustalania docelowych parametrów efektywności kosztowej na trasie (takimi jak inflacja, założenia ekonomiczne, trendy ruchu);
 - (iii) planowane nakłady w porównaniu z historycznymi trendami kosztów terminalowych służb żeglugi powietrznej;
 - (iv) trendy w ogólnych ustalonych kosztach ANS w ujęciu „gate-to-gate”;
 - (v) opis i uzasadnienie wszelkich zmian w przydziałach kosztów między trasowymi i terminalowymi służbami żeglugi powietrznej, w porównaniu z poprzednim okresem odniesienia i na przestrzeni bieżącego okresu odniesienia; oraz
 - (vi) wszelkie szczególne okoliczności na szczeblu lokalnym.
- c) Poziom ustalonego kosztu jednostkowego: porównanie przedłożonych lokalnych kosztów jednostkowych ze średnim kosztem jednostkowym państw członkowskich lub funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej o podobnym otoczeniu operacyjnym i gospodarczym zgodnie z ustaleniami Komisji w zastosowaniu art. 10 ust. 5;
- d) Koszt kapitału:
- (i) poziom/skład posiadanych aktywów przyjęty do wyliczenia kosztu kapitału;
 - (ii) stopa kosztu kapitału przed podatkiem wraz z oprocentowaniem długu i zwrotem z kapitału własnego; oraz
 - (iii) zwrot z kapitału własnego instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej;
- e) Poziom/skład kosztów ponoszonych zgodnie z art. 6 ust. 2 lit. a) i b) rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 391/2013 oraz zawartych w kosztach ustalonych;
- f) Założenia dotyczące prognozy ruchu: porównanie lokalnych prognoz jednostek usługowych wykorzystanych w planie skuteczności działania z prognozami ruchu służb statystyczno-prognostycznych organizacji Eurocontrol (STATFOR) dostępnymi na trzy miesiące przed złożeniem planu skuteczności działania;
- g) Założenia ekonomiczne:
- (i) sprawdzenie, czy założenia inflacyjne przyjęte w planie skuteczności działania są zgodne z prognozami odniesienia wskaźnika cen konsumpcyjnych MFW (Międzynarodowego Funduszu Walutowego) oraz sprawdzenie uzasadnień wszelkich odstępstw;
 - (ii) sprawdzenie opisu i uzasadnienia założeń, na podstawie których wyliczono koszty emerytur zawarte w ustalonych kosztach;
 - (iii) sprawdzenie opisu stosownych obowiązujących krajowych przepisów dotyczących emerytur i ich księgowania, na których oparto założenia dotyczące emerytur;
 - (iv) sprawdzenie opisu i uzasadnienia założeń dotyczących oprocentowania pożyczek finansujących świadczenie usług przez służby żeglugi powietrznej, w tym stosownych informacji dotyczących pożyczek (kwot, okresu kredytowania itd.) oraz uzgodnienie ze średnim (ważonym) oprocentowaniem długu przyjętym do wyliczenia stopy kosztu kapitału przed podatkiem oraz kosztu kapitału uwzględnionego w ustalonych kosztach;
 - (v) sprawdzenie opisu i uzasadnienia ewentualnych dostosowań wykraczających poza przepisy międzynarodowych standardów rachunkowości.
- h) Poziom, skład i uzasadnienie kosztów objętych zwolnieniem ze stosowania art. 14 ust. 1 lit. a) i b) rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 391/2013;
- i) W stosownych przypadkach, po ukończeniu restrukturyzacji, zapewnienie w perspektywie czasowej korzyści netto użytkownikom przestrzeni powietrznej w porównaniu z odzyskanymi kosztami restrukturyzacji.
-

ZAŁĄCZNIK V

WYKAZ DANYCH PRZEKAZYWANYCH DO CELÓW NINIEJSZEGO ROZPORZĄDZENIA

Do celów przeglądu skuteczności działania przekazywane lub udostępniane są następujące dane:

1. PRZEZ KRAJOWE ORGANY NADZORU

1.1. Specyfikacja zestawu danych

Krajowe organy nadzoru przekazują następujące dane:

- a) informacje wymagane do dostosowania się do kluczowych wskaźników skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, o których mowa w załączniku I;

Ponadto krajowe organy nadzoru zapewniają dostępność następujących danych:

- b) danych wykorzystanych i obliczonych przez centralny organ odpowiedzialny za ATFM, zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 255/2010 w sprawie ATFM, takich jak plany lotu dla ogólnego ruchu lotniczego zgodnego z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IFR), faktyczne trasy przelotu, dane uzyskane w wyniku nadzoru w oparciu o raportowanie w 30-sekundowych interwałach, opóźnienia ATFM na trasie i w portach lotniczych, zwolnienia ze środków ATFM, przestrzeganie przydziałów czasu na start lub lądowanie w ramach ATFM, częstotliwość korzystania z tras warunkowych;
- c) zdarzeń związanych z bezpieczeństwem w zakresie ATM;
- d) informacji dotyczących zaleceń w sprawie bezpieczeństwa i działań naprawczych przeprowadzonych na podstawie analizy lub badania incydentów związanych z ATM, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 ⁽¹⁾ w sprawie badania wypadków i dyrektywą 2003/42/WE w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym;
- e) informacji dotyczących elementów wprowadzonych w celu propagowania zasad „just culture”;
- f) danych wspomagających zadania, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. m) i n) rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005 ustanawiającego wspólne zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (FUA) ⁽²⁾;
- g) danych wspomagających zadania, o których mowa w ust. 8 załącznika V do rozporządzenia Komisji (UE) nr 677/2011 ustanawiającego szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM).

Krajowe organy nadzoru dopilnowują, aby stosowanie wspólnego wykazu czynników przyczynowych/sprzyjających do celów analizy zdarzeń było obowiązkowe.

Krajowe organy nadzoru zbierają i udostępniają następujące dane:

- h) informacje zebrane przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej za pośrednictwem zautomatyzowanych systemów archiwizacji danych o bezpieczeństwie, jeżeli są one dostępne;
- i) trendy dotyczące – przynajmniej – naruszeń minimów separacji, wtargnięć na pas startowy, naruszeń przestrzeni powietrznej oraz szczególnych zdarzeń związanych z ATM we wszystkich jednostkach służb żeglugi powietrznej;
- j) informacje na temat sposobu stosowania koncepcji FUA przez organy krajowe/organy funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej w celu zapewnienia maksymalnych korzyści zarówno cywilnym, jak i wojskowym użytkownikom przestrzeni powietrznej.

1.2. Okresowość i terminy przekazywania danych

Dane, o których mowa w pkt 1.1 lit. a), c), d), e), f), h) oraz i), należy przekazywać co roku. Przed dniem 1 lutego każdego roku krajowe organy nadzoru informują EASA o przeprowadzeniu rocznych pomiarów za pomocą kwestionariuszy dotyczących efektywności zarządzania bezpieczeństwem (pkt 1.1 lit. a)) i „just culture” (pkt 1.1 lit. e)) za poprzedni rok. W przypadku wystąpienia jakichkolwiek zmian w rocznych pomiarach KPI krajowe organy nadzoru powiadamiają o nich przed terminem złożenia następnego sprawozdania rocznego.

Dane, o których mowa w pkt 1.1 lit. b) i g), należy przekazywać co miesiąc.

Przed dniem 1 lutego każdego roku, krajowe organy nadzoru przekazują swoją roczną ekspertyzę na temat stosowania koncepcji FUA, zgodnie z pkt 1.1 lit. j), za poprzedni rok.

⁽¹⁾ Dz.U. L 319 z 12.12.1994, s. 14.

⁽²⁾ Dz.U. L 342 z 24.12.2005, s. 20.

2. PRZEZ INSTYTUCJE ZAPEWNIAJĄCE SŁUŻBY ŻEGLUGI POWIETRZNEJ

Niniejsza sekcja dotyczy instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, o których mowa w art. 1 ust. 2. W pojedynczych przypadkach organy krajowe mogą uwzględnić instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, które nie przekraczają limitu ustanowionego w art. 1 ust. 3. O podjęciu takiej decyzji powiadamiają one odpowiednio Komisję.

2.1. Specyfikacja zestawu danych

Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej udostępniają 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 dnia 31 grudnia 2008 r. oznaczone jako EUROCONTROL-SPEC-0117, do celów przekazywania danych do roku 2013 włącznie, oraz wydanie 3.0 z dnia 4 grudnia 2012 r. – począwszy od roku 2014;
- b) roczne sprawozdania i plany biznesowe w części dotyczącej skuteczności działania, a także roczny plan ustanowiony przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej zgodnie z sekcjami 2.2 oraz 9 załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 1035/2011;
- c) własny plan inwestycyjny dla okresu odniesienia;
- d) informacje wymagane do dostosowania się do KPI w zakresie bezpieczeństwa, o których mowa w sekcji 2 pkt 1.1 lit. a) załącznika I;
- e) informacje dotyczące elementów wprowadzonych w celu propagowania zasad „just culture”;

Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej zbierają i przekazują następujące dane:

- f) informacje zebrane za pośrednictwem zautomatyzowanych systemów archiwizacji danych o bezpieczeństwie, jeżeli są one dostępne;
- g) trendy dotyczące – przynajmniej – naruszeń minimów separacji, wtargnięć na pas startowy, naruszeń przestrzeni powietrznej oraz szczególnych zdarzeń związanych z ATM we wszystkich jednostkach służb żeglugi powietrznej.

2.2. Okresowość i terminy przekazywania danych

Dane za rok (n), o których mowa w pkt 2.1 lit. a), należy przekazywać co roku przed dniem 15 lipca roku n + 1, z wyjątkiem danych długoterminowych, które należy przekazywać do dnia 1 listopada roku n + 1.

Dane, o których mowa w pkt 2.1 lit. b), c), d), e) oraz f), należy przekazywać co roku.

Przed dniem 1 lutego każdego roku instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej informują EASA o przeprowadzeniu rocznych pomiarów za pomocą kwestionariuszy dotyczących efektywności zarządzania bezpieczeństwem (pkt 1.1 lit. a)) i „just culture” (pkt 1.1 lit. e)) za poprzedni rok. W przypadku wystąpienia jakichkolwiek zmian w rocznych pomiarach KPI krajowe organy nadzoru powiadamiają o nich przed terminem złożenia następnego sprawozdania rocznego.

Dane, o których mowa w pkt 2.1 lit. g), należy przekazywać co roku.

3. PRZEZ OPERATORÓW PORTÓW LOTNICZYCH

Niniejszą sekcję stosuje się do operatorów portów lotniczych objętych zakresem art. 1 niniejszego rozporządzenia.

3.1. Definicje

Do celów niniejszego załącznika stosuje się następujące definicje:

- a) „identyfikator portu lotniczego” oznacza opis portu lotniczego z wykorzystaniem standardowego czteroliterowego kodu ICAO zgodnie z dokumentem ICAO nr 7910;
- b) „parametry koordynacyjne” oznaczają parametry koordynacyjne określone w rozporządzeniu (EWG) nr 95/93;
- c) „deklarowana przepustowość portu lotniczego” oznacza parametry koordynacyjne wyrażone jako maksymalna liczba przydziałów czasu na start lub lądowanie w jednostce czasu (blok czasowy), którą koordynator może przydzielić;
- d) „rejestracja statku powietrznego” oznacza alfanumeryczne znaki odpowiadające faktycznej rejestracji statku powietrznego;
- e) „typ statku powietrznego” oznacza kod typu statku powietrznego (maksymalnie cztery znaki) zgodnie z dokumentem ICAO nr 8643;
- f) „identyfikator lotu” oznacza zestaw alfanumerycznych znaków identyfikujący dany lot. Pozycja 7 planu lotu ICAO;

- g) „zakodowane lotnisko odlotu” i „zakodowane lotnisko przylotu” oznaczają kod portu lotniczego z wykorzystaniem czteroliterowego kodu ICAO lub trzyliterowego kodu IATA;
- h) „datownik z godziną OOOI (Out-Off-On-In)” oznacza następujące dane:
- (i) faktyczny czas odblokowania;
 - (ii) faktyczny czas startu;
 - (iii) faktyczny czas lądowania;
 - (iv) faktyczny czas zablokowania;
- i) „rozkładowy czas odlotu (odblokowania)” oznacza datę i godzinę, na którą zaplanowane jest opuszczenie przez statek powietrzny stanowiska odlotu;
- j) „faktyczny czas odblokowania” oznacza datę i godzinę, gdy statek powietrzny zwolnił miejsce postojowe (wypchnięty lub własną siłą);
- k) „faktyczny czas startu” oznacza datę i godzinę, gdy statek powietrzny wystartował z pasa startowego (podwozie w górę);
- l) „faktyczny czas lądowania” oznacza datę i godzinę, gdy statek powietrzny wylądował (przyziemienie);
- m) „rozkładowy czas przylotu (zablokowania)” oznacza datę i godzinę, na którą zaplanowane jest przybycie statku powietrznego na stanowisko przylotu;
- n) „faktyczny czas zablokowania” oznacza datę i godzinę, gdy hamulce postojowe zostały użyte na stanowisku przylotu;
- o) „przepisy wykonywania lotów” oznaczają przepisy stosowane w trakcie wykonywania lotu. „IFR” dla statków powietrznych w lotach według wskazań przyrządów zgodnie z załącznikiem 2 do Konwencji chicagowskiej lub „VFR” w lotach z widocznością zgodnie z tym samym załącznikiem. „Operacyjny ruch lotniczy (OAT)” odnosi się do państwowych statków powietrznych niestosujących się do przepisów określonych załącznikiem 2 do Konwencji chicagowskiej. (Pozycja 8 planu lotu ICAO);
- p) „typ lotu” oznacza typ lotu zgodnie z definicją w dodatku 2 do dokumentu ICAO nr 4444 (wydanie 15 – czerwiec 2007 r.);
- q) „przydział czasu na lądowanie” oraz „przydział czasu na start” oznaczają przydział czasu w porcie lotniczym przyznany na lądowanie lub start zgodnie z rozporządzeniem (EWG) nr 95/93;
- r) „kod pasa startowego do lądowania” i „kod pasa startowego do startu” oznaczają kod ICAO pasa startowego służącego do lądowania i do startu (np. 10L);
- s) „stanowisko przylotu” oznacza kod pierwszego miejsca postojowego, na którym statek powietrzny został zaparkowany po przylocie;
- t) „stanowisko odlotu” oznacza kod ostatniego miejsca postojowego, na którym statek powietrzny został zaparkowany przed odlotem z portu lotniczego;
- u) „przyczyny opóźnień” oznaczają standardowe kody opóźnień IATA zgodnie z sekcją F dokumentu CODA „Digest – Annual 2011 Delays to Air Transport in Europe” (dokument dotyczący opóźnień w transporcie lotniczym w Europie) ⁽¹⁾ z podaniem wielkości opóźnienia. Jeśli na opóźnienie lotu złożyło się kilka przyczyn, należy przedstawić wykaz tych przyczyn;
- v) „informacja o odladzaniu lub o zabezpieczeniu przed oblodzeniem” oznacza informację o tym, czy przeprowadzono odladzanie lub zabezpieczono przed oblodzeniem, a jeśli tak, to gdzie (przed opuszczeniem stanowiska odlotu lub w wyznaczonym miejscu po opuszczeniu stanowiska odlotu, tzn. po odblokowaniu);
- w) „odwołanie z przyczyn operacyjnych” oznacza przylot lub odlot rozkładowego lotu, którego dotyczą następujące okoliczności:
- (i) lot otrzymał przydział czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym oraz

⁽¹⁾ <http://www.eurocontrol.int/documents/coda-digest-annual-2011>

- (ii) lot został potwierdzony przez przewoźnika lotniczego dzień wcześniej lub znajdował się w dziennym wykazie rozkładowych lotów sporządzonym przez operatora portu lotniczego dzień wcześniej, lecz
- (iii) lądowanie lub start nigdy nie miały miejsca.
- x) „faktyczny czas odwołania” oznacza faktyczny dzień i czas, w którym odwołany został przylot lub odlot rozkładowego lotu.

3.2. Specyfikacja zestawu danych

3.2.1. Operatorzy portów lotniczych przedstawiają następujące dane:

- a) oznaczenie portu lotniczego;
- b) deklarowaną przepustowość portu lotniczego;
- c) wszystkie parametry koordynacyjne istotne dla służb żeglugi powietrznej;
- d) planowany poziom jakości usług (opóźnienia, punktualność itp.) związany z deklarowaną przepustowością portu lotniczego, jeśli taki poziom ustalono;
- e) szczegółowy opis ewentualnie ustalonych wskaźników użytych do ustalenia planowanego poziomu jakości usług.

3.2.2. Operatorzy portów lotniczych przekazują następujące dane operacyjne dla każdego lądującego i startującego lotu:

- a) wpis do rejestru statku powietrznego;
- b) typ statku powietrznego;
- c) identyfikator lotu;
- d) zakodowane lotnisko odlotu i przylotu;
- e) rozkładowy czas odlotu (odblokowania);
- f) rozkładowy czas przylotu (zablokowania);
- g) datownik z godziną OOOI (Out-Off-On-In);
- h) przepisy wykonywania lotu i typ lotu;
- i) przydział czasu na start i lądowanie w porcie lotniczym, w miarę dostępności informacji;
- j) kod pasa startowego do lądowania i do startu;
- k) stanowisko przylotu i odlotu;
- l) przyczyny opóźnień, w miarę dostępności informacji (tylko dla lotów odlatujących);
- m) informacje o odladaniu lub o zabezpieczeniu przed oblodzeniem, w miarę ich dostępności.

3.2.3. Operatorzy portów lotniczych przedstawiają następujące dane operacyjne dla każdego odwołania z przyczyn operacyjnych:

- a) identyfikator lotu;
- b) typ statku powietrznego;
- c) rozkładowy czas odlotu (odblokowania);
- d) rozkładowy czas przylotu (zablokowania);
- e) rozkładowe lotnisko odlotu i przylotu;
- f) przydział czasu na start i lądowanie w porcie lotniczym, w miarę dostępności informacji;
- g) powody odwołania lotu;
- h) faktyczny czas odwołania.

3.2.4. Operatorzy portów lotniczych mogą przekazywać:

- a) dobrowolne sprawozdania dotyczące pogorszenia się stanu służb żeglugi powietrznej lub przerwania ich działalności w portach lotniczych;
- b) dobrowolne sprawozdania dotyczące zdarzeń związanych z bezpieczeństwem służb żeglugi powietrznej;
- c) dobrowolne sprawozdania dotyczące braków w zakresie przepustowości terminali;

- d) dobrowolne sprawozdania dotyczące spotkań konsultacyjnych z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej i z państwami.
- 3.2.5. Operatorzy portów lotniczych zbierają i przekazują informacje zebrane za pośrednictwem zautomatyzowanych systemów archiwizacji danych o bezpieczeństwie, w miarę ich dostępności, co najmniej na temat wtargnięć na pas startowy.
- 3.3. **Okresowość i terminy przekazywania danych**
- Dane określone w pkt 3.2.1 przekazuje się dwa razy w roku, zgodnie z harmonogramem podanym w art. 6 rozporządzenia (EWG) nr 95/93.
- Przekazanie danych, o których mowa w pkt 3.2.2 i 3.2.3, następuje raz w miesiącu w terminie jednego miesiąca od zakończenia miesiąca, w którym odbył się lot.
- Przekazanie danych, o których mowa w pkt 3.2.4, następuje co roku.
- Sprawozdania, o których mowa w pkt 3.2.4, mogą być przekazywane w dowolnej chwili.
4. PRZEZ KOORDYNATORÓW PORTÓW LOTNICZYCH
- 4.1. **Specyfikacja zestawu danych**
- Koordinatory portów lotniczych przekazują dane, o których mowa w art. 4 ust. 8 rozporządzenia (EWG) nr 95/93.
- 4.2. **Okresowość i terminy przekazywania danych**
- Dane przekazuje się dwa razy w roku, zgodnie z harmonogramem podanym w art. 6 rozporządzenia (EWG) nr 95/93.
5. PRZEZ PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH
- Niniejsza sekcja ma zastosowanie do przewoźników lotniczych, którzy wykonują w europejskiej przestrzeni powietrznej ponad 35 000 lotów rocznie, obliczonych jako średnia z trzech poprzednich lat.
- 5.1. **Definicje**
- 5.1.1. Do celów niniejszego załącznika stosuje się te same definicje, które podano w pkt 3.1, oraz dodatkowo następujące definicje:
- a) „zużycie paliwa” oznacza faktyczną ilość paliwa zużyty w trakcie lotu „od drzwi do drzwi” (gate-to-gate);
 - b) „faktyczna masa na ziemi” oznacza faktyczną wagę w tonach metrycznych statku powietrznego przed uruchomieniem silnika.
- 5.2. **Specyfikacja zestawu danych**
- 5.2.1. Przewoźnicy lotniczy przekazują następujące dane dla każdego lotu, który wykonują w ramach zakresu geograficznego obowiązywania niniejszego rozporządzenia:
- a) wpis do rejestru statku powietrznego;
 - b) typ statku powietrznego;
 - c) identyfikator lotu;
 - d) przepisy wykonywania lotu i typ lotu;
 - e) zakodowany port lotniczy odlotu i przylotu;
 - f) kod pasa startowego do lądowania i do startu, w miarę dostępności informacji;
 - g) stanowisko przylotu i odlotu, w miarę dostępności informacji;
 - h) rozkładowy czas odlotu (odblokowania);
 - i) rozkładowy czas przylotu (zablokowania);
 - j) datownik z godziną OOOI (Out-Off-On-In), rozkładowy i faktyczny;
 - k) przyczyny opóźnień;
 - l) informacje o odladaniu lub o zabezpieczeniu przed oblodzeniem, w miarę ich dostępności.
- 5.2.2. Przewoźnicy lotniczy przekazują dane, o których mowa w pkt 3.2.3, dla każdego odwołania z przyczyn operacyjnych w ramach zakresu geograficznego obowiązywania niniejszego rozporządzenia.

5.2.3. Oprócz danych wymaganych zgodnie z częścią B załącznika IV do dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiającej system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz zmieniającej dyrektywę 96/61/WE ⁽¹⁾ przewoźnicy lotniczy mogą przekazać Komisji następujące dane dla każdego lotu wykonywanego w ramach zakresu geograficznego obowiązywania niniejszego rozporządzenia:

- a) zużycie paliwa;
- b) faktyczną masę na ziemi.

5.2.4. Przewoźnicy lotniczy mogą przekazywać:

- a) dobrowolne sprawozdania dotyczące dostępu do przestrzeni powietrznej;
- b) dobrowolne sprawozdanie dotyczące pogorszenia się stanu służb żeglugi powietrznej lub przerwania ich działalności w portach lotniczych;
- c) dobrowolne sprawozdania dotyczące zdarzeń związanych z bezpieczeństwem służb żeglugi powietrznej;
- d) dobrowolne sprawozdania dotyczące braków w zakresie przepustowości tras, ograniczeń w dostępności poziomów lotu lub przekierowania;
- e) dobrowolne sprawozdania dotyczące spotkań konsultacyjnych z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej i z państwami.

5.2.5. Przewoźnicy lotniczy przekazują informacje zebrane za pośrednictwem zautomatyzowanych systemów archiwizacji danych o bezpieczeństwie, w miarę ich dostępności, co najmniej na temat naruszeń minimów separacji i wtargnięć na pas startowy.

5.3. Okresowość dostarczania danych

Dane, o których mowa w pkt 5.2.1, 5.2.2 i 5.2.3, przekazuje się co miesiąc.

Sprawozdania, o których mowa w pkt 5.2.4, mogą być przekazywane w dowolnej chwili.

Dane, o których mowa w pkt 5.2.5, należy przekazywać co roku.

⁽¹⁾ Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32.

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 391/2013**z dnia 3 maja 2013 r.****ustanawiające wspólny system opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

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 ⁽¹⁾, zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1070/2009 (rozporządzenie w sprawie zapewniania służb) ⁽²⁾, w szczególności jego art. 15 ust. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 zobowiązuje Komisję do ustanowienia wspólnego systemu opłat dla służb żeglugi powietrznej, z uwzględnieniem możliwości stosowania tego systemu w jednakowy sposób na terenie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.
- (2) Opracowanie wspólnego systemu opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej zapewnianych we wszystkich fazach lotu ma zasadnicze znaczenie dla realizacji inicjatywy jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej. Tego rodzaju system powinien zwiększyć przejrzystość w zakresie ustalania, nakładania i egzekwowania opłat obowiązujących użytkowników przestrzeni powietrznej. System powinien przyczynić się także do bezpiecznego, efektywnego kosztowo i skutecznego zapewniania służb żeglugi powietrznej korzystającym z nich użytkownikom, którzy finansują ten system, a także zachęcać do integracji świadczonych usług.
- (3) Wspólny system opłat powinien stanowić integralny element przyczyniający się do osiągnięcia celów systemu skuteczności działania ustanowionego na mocy art. 11 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającego ramy tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej ⁽³⁾, zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 1070/2009 (rozporządzenie ramowe) oraz rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 390/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiającym system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych ⁽⁴⁾.
- (4) Zgodnie z ogólnym celem, jakim jest zwiększenie skuteczności działania służb żeglugi powietrznej, system opłat powinien propagować efektywność kosztową i operacyjną oraz przewidywać ustanowienie systemów zachęt dla instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, które sprzyjać będą usprawnieniom w zapewnianiu służb żeglugi powietrznej, w tym stosowaniu systemu podziału ryzyka związanego z ruchem.
- (5) Wspólny system opłat powinien być zgodny z systemem opłat trasowych organizacji Eurocontrol oraz z art. 15

konwencji chicagowskiej ICAO z 1944 r. o międzynarodowym lotnictwie cywilnym („konwencja chicagowska”).

- (6) Wspólny system opłat powinien umożliwiać optymalne wykorzystanie przestrzeni powietrznej, uwzględniając przepływy ruchu lotniczego, w szczególności w ramach funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej ustanowionych zgodnie z art. 9a rozporządzenia (WE) nr 550/2004.
- (7) Kluczową zasadą wspólnego systemu opłat jest udostępnienie w odpowiednim czasie przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej i właściwym organom pełnych i przejrzystych informacji o kosztach.
- (8) W przypadku gdy ustalono, że terminalowe służby żeglugi powietrznej lub służby CNS, MET oraz AIS zapewniane są w warunkach rynkowych, państwo członkowskie powinno mieć możliwość podjęcia decyzji, aby w odniesieniu do tych służb nie obliczać ustalonych kosztów, nie obliczać opłat za korzystanie z terminali, nie ustalać terminalowych stawek jednostkowych lub nie stosować zachęt finansowych.
- (9) Z uwagi na zmienny charakter warunków funkcjonowania portów lotniczych, może się okazać, iż w trakcie okresu odniesienia konieczne będą zmiany w strefach pobierania opłat terminalowych.
- (10) Wdrożenie nowych technologii i procedur oraz odpowiednich modeli biznesowych, które sprzyjać będą integracji świadczonych usług, powinno doprowadzić do znaczącego obniżenia kosztów z korzyścią dla użytkowników. Aby umożliwić obniżenie kosztów w przyszłości, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej muszą poddać się procesowi modernizacji, ponosząc przy tym koszty restrukturyzacji, które będą one mogły odzyskać, jeżeli wykażą korzyści netto dla użytkowników.
- (11) Mechanizmy zachęt, służące podniesieniu skuteczności działania, powinny uwzględniać zalety i wady systemu, w którym nagradza się lub karze za faktyczną skuteczność działania w odniesieniu do poziomów skuteczności przewidywanych w chwili przyjmowania planu skuteczności działania.
- (12) Aby przyspieszyć wdrażanie technologii SESAR, do odzyskiwania kosztów poprzez opłaty pobierane od użytkowników powinny kwalifikować się inwestycje w nowe systemy zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz gruntowne modernizacje istniejących systemów ATM, które wpływają na poziom skuteczności działania europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym (ATM), jeżeli są one zgodne z realizacją europejskiego centralnego planu ATM, w szczególności poprzez wspólne projekty – zgodnie z art. 15a ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 550/2004. Ponadto państwa członkowskie powinny mieć możliwość decydowania o zmianie opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej, aby stworzyć zachęty do wyposażenia statków powietrznych w systemy objęte wspólnymi projektami.

⁽¹⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 10.⁽²⁾ Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 34.⁽³⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.⁽⁴⁾ Zob. s. 1 niniejszego Dziennika Urzędowego.

- (13) Aby zwiększyć efektywność służb żeglugi powietrznej oraz propagować ich optymalne wykorzystanie, państwa członkowskie powinny mieć możliwość dodatkowego zmieniania opłat, z uwzględnieniem poziomu zagęszczenia ruchu na określonym obszarze lub na określonej trasie w określonych porach.
- (14) Poziom opłat nakładanych w szczególności na lekkie statki powietrzne nie powinien zniechęcać do korzystania z urządzeń i służb niezbędnych dla zapewnienia bezpieczeństwa ani do wdrażania nowych technik i procedur.
- (15) 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.
- (16) Aby zwiększyć efektywność wspólnego 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.
- (17) Należy wzmocnić środki prawne niezbędne do zapewnienia szybkich i pełnych płatności za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej przez użytkowników służb żeglugi powietrznej.
- (18) Opłaty nakładane na użytkowników przestrzeni powietrznej powinny być ustalane i stosowane w sposób uczciwy i przejrzysty, po konsultacji z przedstawicielami użytkowników. Opłaty takie powinny podlegać regularnym przeglądom.
- (19) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1794/2006 z dnia 6 grudnia 2006 r. ustanawiające wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej⁽¹⁾, zmienione rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1191/2010 z dnia 16 grudnia 2010 r.⁽²⁾, należy uchylić ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2015 r.
- (20) 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

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia środki służące stworzeniu wspólnego systemu opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej.
2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do służb żeglugi powietrznej zapewnianych przez instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego, wyznaczone zgodnie z art. 8 rozporządzenia (WE) nr 550/2004, oraz przez instytucje zapewniające służby meteorologiczne, jeśli zostały one wyznaczone zgodnie z art. 9 ust. 1 wspomnianego rozporządzenia, na potrzeby ogólnego

ruchu lotniczego w regionie europejskim (EUR) i regionie afrykańskim (AFI) Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), gdzie za zapewnienie służb żeglugi powietrznej odpowiadają państwa członkowskie. Stosuje się ono także do menedżera sieci ustanowionego zgodnie z art. 3 rozporządzenia Komisji (UE) nr 677/2011⁽³⁾.

3. Państwa członkowskie mogą stosować niniejsze rozporządzenie do służb żeglugi powietrznej zapewnianych w przestrzeni powietrznej będącej w ich obszarze odpowiedzialności w innych regionach ICAO, pod warunkiem że poinformują o tym odpowiednio Komisję i pozostałe państwa członkowskie.

4. Państwa członkowskie mogą stosować niniejsze rozporządzenie do 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.

5. Z zastrzeżeniem art. 1 ust. 4 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013 państwa członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu niniejszego rozporządzenia do służb żeglugi powietrznej zapewnianych w portach lotniczych obsługujących mniej niż 70 000 handlowych operacji lotniczych IFR rocznie.

Państwa członkowskie informują o tej decyzji Komisję.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje zawarte w art. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004.

Dodatkowo zastosowanie mają następujące definicje:

- 1) „użytkownik służb żeglugi 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;
- 2) „przedstawiciel użytkowników przestrzeni powietrznej” oznacza dowolną osobę prawną lub jednostkę prawną reprezentującą interesy jednej lub wielu kategorii użytkowników służb żeglugi powietrznej;
- 3) „IFR” oznacza przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów (Instrument Flight Rules) w rozumieniu załącznika 2 do konwencji chicagowskiej (wydanie dziesiąte, lipiec 2005);
- 4) „VFR” oznacza przepisy wykonywania lotów z widocznością (Visual Flight Rules) w rozumieniu załącznika 2 do konwencji chicagowskiej (wydanie dziesiąte, lipiec 2005);
- 5) „strefa pobierania opłat trasowych” oznacza część przestrzeni powietrznej, dla której określa się jedną podstawę kosztową i jedną stawkę jednostkową;
- 6) „strefa pobierania opłat terminalowych” oznacza port lotniczy lub grupę portów lotniczych, dla których określa się jedną podstawę kosztową i jedną stawkę jednostkową;
- 7) „ustalone koszty” oznaczają koszty ustalone z wyprzedzeniem przez państwa członkowskie, o których mowa w art. 15 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 550/2004;

⁽¹⁾ Dz.U. L 341 z 7.12.2006, s. 3.

⁽²⁾ Dz.U. L 333 z 17.12.2010, s. 6.

⁽³⁾ Dz.U. L 184 z 15.7.2011, s. 1.

- 8) „okres odniesienia” oznacza okres odniesienia dla systemu skuteczności działania przewidziany w art. 11 ust. 3 lit. d) rozporządzenia (WE) nr 549/2004 oraz w art. 8 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013;
- 9) „handlowe operacje lotnicze IFR” oznaczają sumę startów i lądowań wykonanych zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów, obliczoną jako roczna średnia za okres trzech lat poprzedzających przyjęcie planu skuteczności działania;
- 10) „inne przychody” oznaczają przychody uzyskane od organów publicznych, w tym wsparcie finansowe z unijnych programów pomocowych, takich jak transeuropejska sieć transportowa (TEN-T), instrument „Łącząc Europę” (CEF) oraz Fundusz Spójności, przychody uzyskane z działalności gospodarczej lub – w przypadku terminalowych stawek jednostkowych – przychody uzyskane z umów lub porozumień między instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej a operatorami portów lotniczych;
- 11) „plan skuteczności działania” oznacza plan skuteczności działania opracowany i przyjęty zgodnie z przepisami art. 11–16 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013;
- 12) „faktyczne koszty” oznaczają koszty faktycznie poniesione w skali roku z tytułu zapewniania służb żeglugi powietrznej podlegające ostatecznej kontroli;
- 13) „służby CNS, MET oraz AIS” oznaczają służby łączności, nawigacji i dozoru, służby meteorologiczne wspierające służby żeglugi powietrznej oraz służby informacji lotniczej;
- 14) „koszty restrukturyzacji” oznaczają znaczące koszty ponieszone jednorazowo przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej podczas procesu restrukturyzacji w związku z wprowadzaniem nowych technologii i procedur oraz powiązanych modeli biznesowych w ramach dążenia do integracji świadczonych usług, które to koszty chce odzyskać państwo członkowskie w ciągu jednego lub kilku okresów odniesienia. Mogą one obejmować koszty poniesione z tytułu wynagrodzeń dla pracowników, zamykania centrów kontroli ruchu lotniczego, przenoszenia działalności do nowych lokalizacji oraz odpisywania aktywów lub nabywania udziałów strategicznych w innych instytucjach zapewniających służby żeglugi powietrznej.

Artykuł 3

Terminalowe służby żeglugi powietrznej oraz służby CNS, MET i AIS funkcjonujące w warunkach rynkowych

1. Bez uszczerbku dla stosowania zasad, o których mowa w art. 14 i 15 rozporządzenia (WE) nr 550/2004, oraz z zastrzeżeniem oceny, o której mowa w ust. 2, państwa członkowskie mogą zdecydować, przed rozpoczęciem okresu odniesienia albo – w uzasadnionych przypadkach – w trakcie tego okresu, że ich niektóre lub wszystkie terminalowe służby żeglugi powietrznej lub służby CNS, MET oraz AIS funkcjonują w warunkach rynkowych. W takim przypadku stosuje się przepisy niniejszego rozporządzenia, jednakże zainteresowane państwa członkowskie mogą zdecydować, aby w odniesieniu do tych służb:

- a) nie obliczać ustalonych kosztów zgodnie z art. 7 niniejszego rozporządzenia;

- b) nie ustalać zachęt finansowych dla tych służb w kluczowych obszarach skuteczności działania dotyczących przepustowości i ochrony środowiska zgodnie z art. 15 niniejszego rozporządzenia;

oraz, w odniesieniu do terminalowych służb żeglugi powietrznej,

- c) nie obliczać opłat terminalowych zgodnie z art. 12 niniejszego rozporządzenia;
- d) nie ustalać terminalowych stawek jednostkowych zgodnie z art. 17 niniejszego rozporządzenia.

2. Aby ustalić, czy niektóre lub wszystkie z ich terminalowych służb żeglugi powietrznej lub służb CNS, MET oraz AIS funkcjonują w warunkach rynkowych, państwa członkowskie przeprowadzają szczegółową ocenę pod kątem wszystkich warunków określonych w załączniku I do niniejszego rozporządzenia. Ocena ta obejmuje konsultacje z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej.

3. Państwa członkowskie, o których mowa w ust. 1, przekazują Komisji – nie później niż 19 miesięcy przed rozpoczęciem okresu odniesienia lub terminem stosowania decyzji podjętych zgodnie z ust. 1, szczegółowe sprawozdanie na temat treści i wyników oceny, o której mowa w ust. 2. Sprawozdanie to musi być poparte dowodami, w tym – w stosownych przypadkach – dokumentami przetargowymi, uzasadnieniem wyboru danej instytucji zapewniającej służby, opisem mechanizmów narzuconych wybranej instytucji zapewniającej służby w celu dopilnowania, aby terminalowe służby żeglugi powietrznej lub służby CNS, MET oraz AIS były zapewniane w efektywny kosztowo sposób, oraz wynikami konsultacji z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej. Sprawozdanie to musi zawierać pełne uzasadnienie wniosków państwa członkowskiego.

4. Jeżeli Komisja zgodzi się, że funkcjonowanie w warunkach rynkowych zostało ustalone zgodnie z wymogami załącznika I, powiadamia ona dane państwo członkowskie w terminie czterech miesięcy od otrzymania sprawozdania. Przedmiotowy okres czterech miesięcy przedłuża się do sześciu miesięcy od otrzymania sprawozdania, jeżeli Komisja uzna, że aby potwierdzić ustalenie funkcjonowania w warunkach rynkowych, niezbędne są dodatkowe materiały dowodowe.

Jeżeli Komisja uzna, że nie ustalono funkcjonowania w warunkach rynkowych, wydaje ona – w terminie sześciu miesięcy od otrzymania sprawozdania oraz zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 – decyzję o pełnym stosowaniu przez zainteresowane państwo(-a) członkowskie przepisów niniejszego rozporządzenia. Decyzja taka przyjmowana jest po konsultacji z zainteresowanymi państwami członkowskimi.

5. Sprawozdanie państwa członkowskiego oraz decyzja Komisji, o której mowa w ust. 4, pozostają ważne przez okres trwania danego okresu odniesienia oraz są upubliczniane, a odniesienie do nich publikuje się w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 4

Zasady funkcjonowania wspólnego systemu opłat

1. Wspólny system opłat podlega zasadom określonym w art. 15 rozporządzenia (WE) nr 550/2004.
2. Ustalone koszty trasowych służb żeglugi powietrznej są finansowane z opłat trasowych nakładanych na użytkowników służb żeglugi powietrznej zgodnie z przepisami rozdziału III lub z innych przychodów.
3. Ustalone koszty terminalowych służb żeglugi powietrznej są finansowane z opłat terminalowych nakładanych na użytkowników służb żeglugi powietrznej zgodnie z przepisami rozdziału III lub z innych przychodów.
4. Ustępy 2 i 3 pozostają bez uszczerbku dla możliwości finansowania zwolnień udzielanych niektórym użytkownikom służb żeglugi powietrznej z innych źródeł finansowania zgodnie z art. 10.
5. Wspólny system opłat zapewnia przejrzystość oraz konsultowanie kosztów i ich podziału pomiędzy poszczególne służby z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej.
6. Przychody uzyskane z opłat trasowych lub terminalowych określonych zgodnie z art. 11 i 12 niniejszego rozporządzenia nie są wykorzystywane do finansowania działalności gospodarczej instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.

Artykuł 5

Ustanowienie stref pobierania opłat

1. Państwa członkowskie ustanawiają strefy pobierania opłat w przestrzeni powietrznej wchodzącej w ich obszar odpowiedzialności, w której użytkownikom przestrzeni powietrznej są zapewniające są służby żeglugi powietrznej.
2. Strefy pobierania opłat są wyznaczane z uwzględnieniem natężenia ruchu lotniczego i zapewnienia służb kontroli ruchu lotniczego, po konsultacji z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej.
3. Strefa pobierania opłat trasowych rozciąga się od powierzchni ziemi do górnej przestrzeni powietrznej włącznie. W złożonych strukturach przestrzeni terminalowej państwa członkowskie mogą ustanowić specjalną strefę wewnątrz strefy pobierania opłat.
4. W przypadku stref pobierania opłat obejmujących przestrzeń powietrzną więcej niż jednego państwa członkowskiego, zainteresowane państwa członkowskie zapewniają spójne i jednolite stosowanie niniejszego rozporządzenia w danej przestrzeni powietrznej.

5. Strefa pobierania opłat terminalowych może ulec zmianie w trakcie okresu odniesienia. W takim przypadku państwa członkowskie:

- a) dostarczają Komisji stosowne dane na temat kosztów i ruchu, aby umożliwić jej odtworzenie spójnego ciągu danych na temat kosztów i ruchu, odzwierciedlającego sytuację przed i po wprowadzeniu zmiany, oraz realizację zadań w zakresie monitorowania skuteczności działania zgodnie z art. 18 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013;
- b) konsultują się z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej i przekazują ich uwagi Komisji;
- c) przekazują Komisji ocenę skutków tych zmian dla docelowych parametrów efektywności kosztowej i monitorowania skuteczności działania terminalowych służb żeglugi powietrznej, oraz wskazują, w jaki sposób ma ona monitorować skuteczność działania przez resztę okresu odniesienia.

ROZDZIAŁ II

KOSZTY ZAPEWNIENIA SŁUŻB ŻEGLUGI POWIETRZNEJ

Artykuł 6

Kwalifikujące się służby, urządzenia i działania

1. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, o których mowa w art. 1 ust. 2 i 4, określają koszty ponoszone w celu zapewnienia służb żeglugi powietrznej w odniesieniu do urządzeń i służb przewidzianych i wdrożonych zgodnie z regionalnym planem żeglugi powietrznej ICAO dla regionu europejskiego w strefach pobierania opłat wchodzących w ich obszar odpowiedzialności.

Koszty te obejmują wydatki administracyjne, szkolenia, badania, testy i próby oraz działalność badawczo-rozwojową prowadzoną w związku z tymi służbami.

2. Państwa członkowskie mogą określić następujące koszty jako ustalone koszty, zgodnie z art. 15 ust. 2 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 550/2004, jeśli są one ponoszone wskutek zapewniania służb żeglugi powietrznej:

- a) koszty ponoszone przez odpowiednie organy krajowe;
- b) koszty ponoszone przez uprawnione podmioty, o których mowa w art. 3 rozporządzenia (WE) nr 550/2004;
- c) koszty wynikające z umów międzynarodowych.

3. Zgodnie z art. 15a ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 550/2004, część przychodów pochodzących z opłat może zostać wykorzystana na sfinansowanie wspólnych projektów w zakresie funkcji związanych z siecią, mających szczególne znaczenie dla poprawy ogólnej skuteczności zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej. W takich przypadkach państwa członkowskie zapewniają wdrożenie kompleksowych i przejrzystych praktyk rachunkowych, aby nie dopuścić do podwójnego pobierania opłat od użytkowników przestrzeni powietrznej. Ustalone koszty wynikające ze wspólnych projektów zostają wyraźnie oznaczone zgodnie z załącznikami II i VII.

4. Do finansowania kwalifikują się inwestycje w nowe systemy ATM oraz gruntowne modernizacje istniejących systemów ATM, o ile są one zgodne z realizacją europejskiego centralnego planu ATM, w szczególności poprzez wspólne projekty, o których mowa w art. 15a ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 550/2004.

Artykuł 7

Obliczanie kosztów

1. Ustalone koszty oraz faktyczne koszty obejmują koszty związane z kwalifikującymi się służbami, urządzeniami i działaniami, o których mowa w art. 6 niniejszego rozporządzenia, określone zgodnie z wymogami rachunkowości ustanowionymi w art. 12 rozporządzenia (WE) nr 550/2004.

Jednorazowe skutki wynikające z wprowadzenia międzynarodowych standardów rachunkowości mogą być rozłożone na okres nieprzekraczający 15 lat.

Bez uszczerbku dla art. 17 i 19 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013 ustalone koszty określa się przed rozpoczęciem poszczególnych okresów odniesienia jako element planu skuteczności działania dla każdego roku kalendarzowego w ramach okresu odniesienia, zarówno w wartościach realnych, jak i nominalnych. Dla każdego roku w ramach okresu odniesienia różnicę między ustalonymi kosztami wyrażonymi w wartościach nominalnych przed okresem odniesienia a ustalonymi kosztami skorygowanymi na podstawie różnicy między rzeczywistą inflacją odnotowaną przez Komisję w zharmonizowanym indeksie cen konsumpcyjnych Eurostatu opublikowanym w kwietniu roku n a założeniem inflacyjnym określonym w planie skuteczności działania dla roku poprzedzającego okres odniesienia i dla każdego roku okresu odniesienia przenosi się na rok $n + 2$ do celów wyliczenia stawki jednostkowej.

Ustalone koszty i faktyczne koszty oblicza się w walucie krajowej. W przypadku gdy ustanowiono wspólną strefę pobierania opłat z jedną stawką jednostkową dla funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, zainteresowane państwa członkowskie zapewniają przeliczenie kosztów krajowych na EUR lub na walutę krajową jednego z zainteresowanych państw członkowskich w celu zapewnienia przejrzystego wyliczenia jednej stawki jednostkowej w zastosowaniu art. 17 ust. 1 akapit trzeci niniejszego rozporządzenia. Wspomniane państwa członkowskie informują odpowiednio Komisję oraz organizację Eurocontrol.

2. Koszty, o których mowa w ust. 1, rozbijane są na koszty personelu, pozostałe koszty operacyjne, koszty amortyzacji, koszt kapitału oraz koszty wyjątkowe obejmujące niepodlegające zwrotowi, zapłacone cła i podatki, a także wszelkie inne powiązane koszty.

Koszty personelu obejmują wynagrodzenia brutto, płatności za pracę w nadgodzinach, pracownicze składki na ubezpieczenie społeczne oraz koszty emerytur i innych świadczeń. Koszty emerytur można obliczyć z zastosowaniem rozsądnych założeń opartych na zasadach zarządzania systemem lub na przepisach prawa krajowego, stosownie do przypadku. Wspomniane założenia wyszczególnia się w planie skuteczności działania.

Inne koszty operacyjne obejmują koszty ponoszone w wyniku zakupu towarów i usług wykorzystywanych w celu zapewnienia służb żeglugi powietrznej, w szczególności koszty usług zleconych, zewnętrznego personelu, materiałów, energii, mediów,

wynajmu budynków, wyposażenia i urządzeń, konserwacji, ubezpieczenia i podróży. W przypadku gdy instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego nabywa inne usługi służb żeglugi powietrznej, wlicza ona faktyczne wydatki poniesione na te służby do swoich innych kosztów operacyjnych.

Koszty amortyzacji dotyczą ogółu środków trwałych wykorzystywanych do celów służb żeglugi powietrznej. Środki trwałe są amortyzowane zgodnie ze swoim oczekiwanym okresem eksploatacji, przy zastosowaniu metody liniowej w odniesieniu do kosztów amortyzowanych środków. Amortyzacja może być obliczana w oparciu o ujęcie według kosztu historycznego lub kosztu bieżącego. Metody tej nie wolno zmieniać w trakcie okresu amortyzacji, a przy tym musi być ona zgodna z zastosowanym kosztem kapitału (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 do celów porównania i oceny wykazuje się również równoważne wartości zgodne z kosztem historycznym.

Koszt kapitału jest równy iloczynowi:

- sumy średniej wartości księgowej netto środków trwałych i ewentualnej korekty ogółu aktywów ustalonej przez krajowy organ nadzoru oraz aktualnie eksploatowanych operacyjnie lub w trakcie budowy, wykorzystywanych przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej, a także średniej wartości aktywów obrotowych netto, z wyłączeniem kategorii odsetkowych, niezbędnych do zapewnienia służb żeglugi powietrznej; oraz
- 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 lit. a), a zadłużeniem.

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

Wszelkie korekty wykraczające poza przepisy międzynarodowych standardów rachunkowości podaje się w planie skuteczności działania, do weryfikacji przez Komisję, a także w informacjach dodatkowych przekazywanych zgodnie z załącznikiem II.

3. Do celów wyliczenia kosztu kapitału zgodnie z ust. 2 współczynniki, którym przyznana ma być waga, oparte są na stosunku między finansowaniem ze środków pochodzących z zadłużenia a finansowaniem z kapitału własnego. Stopa oprocentowania zadłużenia równa jest średniej ważonej stopie oprocentowania zadłużenia danej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej. Stopa zwrotu z kapitału własnego odpowiada wielkości przedstawionej w planie skuteczności działania dla okresu odniesienia i opiera się na faktycznym ryzyku finansowym ponoszonym przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej zgodnie z oceną przeprowadzoną przed okresem odniesienia.

W przypadku gdy aktywa nie należą do instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, ale są uwzględnione w wyliczeniu kosztu kapitału, państwa członkowskie dbają o to, by koszty tych aktywów nie były odzyskiwane dwukrotnie.

4. Wyliczenie faktycznych kosztów może obejmować odzyskiwanie kosztów restrukturyzacji instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej poniesionych w okresach odniesienia poprzedzających okresy odniesienia, w których są one odzyskiwane, oraz z zastrzeżeniem wykazania zasadności ekonomicznej w postaci korzyści netto dla użytkowników w perspektywie czasowej.

Krajowy organ nadzoru przekazuje Komisji uzasadnienie ekonomiczne (business case), plan odzyskania kosztów restrukturyzacji oraz wyniki konsultacji z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej w sprawie uzasadnienia ekonomicznego i planu odzyskania kosztów restrukturyzacji.

Jeżeli Komisja uzna, że wykazano spodziewaną korzyść netto dla użytkowników w perspektywie czasowej, powiadamia ona dane państwo członkowskie o tym fakcie w terminie pięciu miesięcy od otrzymania stosownych dokumentów od krajowego organu nadzoru.

Jeżeli Komisja uzna, że nie wykazano spodziewanej korzyści netto dla użytkowników w perspektywie czasowej, przyjmuje ona decyzję – zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, w terminie pięciu miesięcy od otrzymania stosownych dokumentów od krajowego organu nadzoru – o nieodzyskiwaniu kosztów restrukturyzacji instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej i powiadamia o tym fakcie zainteresowane państwo członkowskie.

Zainteresowane państwo członkowskie informuje o zmianach w zakresie kosztów restrukturyzacji i o korzyściach netto dla użytkowników w swoim rocznym sprawozdaniu składanym zgodnie z art. 18 ust. 4 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013.

Artykuł 8

Podział kosztów

1. Koszty kwalifikujących się służb, urządzeń i działań w rozumieniu art. 6 są przypisywane w przejrzysty sposób do stref pobierania opłat, w odniesieniu do których zostały one faktycznie poniesione.

Jeśli ponoszone koszty dotyczą różnych stref pobierania opłat, są one przypisywane proporcjonalnie na podstawie przejrzystej metody zgodnie z art. 9.

2. Koszty terminalowych służb żeglugi powietrznej obejmują:

- a) służby kontroli lotniska, lotniskowe służby informacji powietrznej, w tym służby doradcze ruchu lotniczego oraz służby ostrzegawcze;
- b) służby ruchu lotniczego obsługujące przyloty i odloty statków powietrznych w określonej odległości od portu lotniczego, zgodnie z wymaganiami operacyjnymi;
- c) odpowiednią część kosztów wszelkich pozostałych składników służb żeglugi powietrznej, odzwierciedlającą odpowiednio rozdział między trasowymi służbami żeglugi powietrznej i terminalowymi służbami żeglugi powietrznej.

Do celów akapitu ust. 2 lit. b) i c) przed rozpoczęciem każdego okresu odniesienia państwa członkowskie określają dla każdego portu lotniczego kryteria podziału kosztów pomiędzy służby terminalowe a służby trasowe oraz informują odpowiednio Komisję.

3. Koszt służb trasowych jest powiązany z kosztami, o których mowa w ust. 1, z wyłączeniem kosztów, o których mowa w ust. 2.

4. W przypadku gdy loty z widocznością (VFR) obejmuje się zwolnieniem zgodnie z art. 10, instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej identyfikuje koszty służb żeglugi powietrznej zapewniających lotom VFR i oddziela je od kosztów służb zapewniających lotom IFR. Koszty te mogą być ustalane za pomocą metody kosztów krańcowych z uwzględnieniem korzyści dla lotów IFR wynikających z udostępnienia służb lotom VFR.

Artykuł 9

Przejrzystość kosztów i mechanizmu pobierania opłat

1. Państwa członkowskie proponują przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej – w skoordynowany sposób, najpóźniej siedem miesięcy przed rozpoczęciem każdego okresu odniesienia – przeprowadzenie konsultacji w sprawie ustalonych kosztów, planowanych inwestycji, prognoz jednostek usługowych, strategii pobierania opłat i wynikających z niej stawek jednostkowych. Pomagają im w tym instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej. Państwa członkowskie ustalają w przejrzysty sposób swoje koszty krajowe lub koszty funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej zgodnie z art. 6 oraz udostępniają swoje stawki jednostkowe przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej, Komisji oraz, w stosownych przypadkach, organizacji Eurocontrol.

W trakcie okresu odniesienia państwa członkowskie proponują przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej – co roku i w skoordynowany sposób – przeprowadzenie konsultacji na temat wszelkich odchyłeń od prognoz, w szczególności w odniesieniu do:

- a) faktycznego ruchu lotniczego i faktycznych kosztów w porównaniu z prognozą ruchu i ustalonymi kosztami;
- b) wdrożenia mechanizmu podziału ryzyka związanego z ruchem określonego w art. 13;
- c) wdrożenia mechanizmu podziału kosztów określonego w art. 14;
- d) systemów zachęt określonych w art. 15;
- e) modulacji opłat określonych w art. 16.

Konsultacje mogą być organizowane na szczeblu regionalnym. Przedstawiciele użytkowników przestrzeni powietrznej zachowują prawo wystąpienia o dodatkowe konsultacje. Konsultacje z użytkownikami są także organizowane systematycznie po aktywacji mechanizmu ostrzegawczego przewidzianego w art. 17 i 19 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013, co prowadzi do korekty ustalonych kosztów jednostkowych.

2. Informacje, o których mowa w ust. 1, sporządza się zgodnie z tabelami sprawozdawczymi i przepisami szczegółowymi określonymi w załącznikach II, VI i VII. Jeżeli zgodnie z art. 3 ustalono, że terminalowe służby żeglugi powietrznej lub służby CNS, MET i AIS funkcjonują w warunkach rynkowych, informacje, o których mowa w ust. 1, sporządza się zgodnie z tabelami sprawozdawczymi i szczegółowymi przepisami określonymi w załączniku III. Odpowiednią dokumentację udostępnia się przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej, Komisji, organizacji Eurocontrol i krajowym organom nadzoru na trzy tygodnie przed spotkaniem konsultacyjnym. W odniesieniu do konsultacji corocznych, o których mowa w ust. 1 akapit drugi, odpowiednią dokumentację udostępnia się przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej, Komisji, organizacji Eurocontrol i krajowym organom nadzoru każdego roku, nie później niż do dnia 1 czerwca.

3. Aby umożliwić prowadzenie sprawozdawczości na temat osiągnięcia skuteczności działania zgodnie z art. 18 ust. 4 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013, państwa członkowskie udostępniają Komisji i organizacji Eurocontrol – do dnia 1 czerwca każdego roku – informacje o faktycznych kosztach poniesionych przez nie w trakcie poprzedniego roku oraz o różnicy między faktycznymi kosztami a ustalonymi kosztami ujętymi w planie skuteczności działania, wykorzystując do tego celu tabele sprawozdawcze i szczegółowe przepisy określone w załącznikach II, VI i VII. Państwa członkowskie, które uznały, że terminalowe służby żeglugi powietrznej lub służby CNS, MET i AIS funkcjonują w warunkach rynkowych zgodnie z art. 3, przekazują informację o tym fakcie, wykorzystując do tego celu tabele sprawozdawcze i szczegółowe przepisy określone w załączniku III.

ROZDZIAŁ III

FINANSOWANIE ZAPEWNIANIA SŁUŻB ŻEGLUGI POWIETRZNEJ Z OPŁAT ZA KORZYSTANIE Z TYCH SŁUŻB

Artykuł 10

Zwolnienia z opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej

1. Państwa członkowskie zwalniają z opłat trasowych:

- loty wykonywane przez statki powietrzne, których maksymalna dopuszczalna masa startowa wynosi mniej niż dwie tony metryczne;
- mieszane loty VFR/IFR w strefach pobierania opłat, w których są one wykonywane wyłącznie na podstawie przepisów VFR i gdzie nie pobiera się opłat od lotów VFR;
- loty wykonywane wyłącznie na potrzeby przewozu urzędujących monarchów i członków ich najbliższej rodziny, głów państw, szefów rządów oraz ministrów w ramach podróży oficjalnych; zwolnienie to we wszystkich przypadkach musi być należycie potwierdzone odpowiednim oznaczeniem statusu lub uwagą w planie lotu;
- loty poszukiwawcze i ratownicze dopuszczone przez właściwy organ.

2. Państwa członkowskie mogą zwolnić z opłat trasowych:

- loty wojskowe wykonywane przez wojskowe statki powietrzne dowolnego państwa;

- loty szkoleniowe wykonywane wyłącznie w celu uzyskania licencji lub odpowiedniego uprawnienia w przypadku załogi lotniczej, o ile jest to uzasadnione odpowiednią uwagą w planie lotu; loty muszą być wykonywane wyłącznie w przestrzeni powietrznej danego państwa członkowskiego i nie mogą służyć do przewozu pasażerów lub ładunku ani do przebazowywania statku powietrznego;

- 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;

- loty kończące się w porcie lotniczym, z którego dany statek powietrzny wystartował, w czasie których nie wykonywano żadnych międzylądowań;

- loty VFR;

- loty z pomocą humanitarną dopuszczone przez odpowiedni właściwy organ;

- loty służb celnych i policji.

3. Państwa członkowskie mogą zwolnić z opłat terminalowych loty, o których mowa w ust. 1 i 2.

4. Na koszty ponoszone w związku z lotami objętymi zwolnieniem składają się:

- koszty objętych zwolnieniem lotów VFR, określone w art. 8 ust. 4; oraz

- koszty objętych zwolnieniem lotów IFR, które oblicza się jako iloczyn kosztów poniesionych z tytułu lotów IFR oraz stosunku liczby objętych zwolnieniem jednostek usługowych do całkowitej liczby jednostek usługowych, wraz z całkowitą liczbą jednostek usługowych, na które składają się jednostki usługowe dotyczące lotów IFR a także jednostki usługowe dotyczące lotów VFR, jeżeli nie są one objęte zwolnieniem. Koszty poniesione w związku z lotami IFR są równe kosztom całkowitym pomniejszonym o koszty lotów VFR.

5. Państwa członkowskie zapewniają wynagradzanie instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej z tytułu zapewniania służb lotom objętym zwolnieniem.

Artykuł 11

Obliczanie wysokości opłat trasowych

1. Bez uszczerbku dla przewidzianej w art. 4 ust. 2 możliwości finansowania trasowych służb żeglugi powietrznej z innych przychodów, opłata trasowa za dany lot w określonej strefie pobierania opłat trasowych równa jest iloczynowi stawki jednostkowej ustalonej dla tej strefy pobierania opłat trasowych i trasowych jednostek usługowych dla tego lotu.

2. Stawka jednostkowa oraz trasowe jednostki usługowe obliczane są zgodnie z załącznikiem IV.

Artykuł 12

Obliczanie wysokości opłat terminalowych

1. Bez uszczerbku dla przewidzianej w art. 4 ust. 3 możliwości finansowania terminalowych służb żeglugi powietrznej z innych przychodów opłata terminalowa za dany lot w określonej strefie pobierania opłat terminalowych równa jest iloczynowi stawki jednostkowej ustalonej dla tej strefy pobierania opłat terminalowych i terminalowych jednostek usługowych dla tego lotu. Do celów pobierania opłat przylot i odlot traktuje się jak jeden lot. Jednostką obliczeniową jest lot przylatujący lub lot odlatujący.

2. Stawka jednostkowa oraz terminalowe jednostki usługowe obliczane są zgodnie z załącznikiem V.

Artykuł 13

Podział ryzyka związanego z ruchem

1. Mechanizm podziału ryzyka związanego z ruchem stosuje się zgodnie z zasadami, o których mowa w art. 12 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013.

2. Następujących kosztów nie obejmuje się podziałem ryzyka związanego z ruchem i zalicza się je na poczet wzrostu lub obniżki ustalonych kosztów w kolejnym roku/kolejnych latach, niezależnie od zmian ruchu:

- a) ustalonych kosztów określonych zgodnie z art. 6 ust. 2, z wyjątkiem umów odnoszących się do transgranicznego zapewniania służb ruchu lotniczego;
- b) ustalonych kosztów z tytułu służb meteorologicznych;
- c) korekty z tytułu różnicy między prognozowaną a faktyczną inflacją, o której mowa w art. 7 ust. 1;
- d) odzyskanych kosztów restrukturyzacji, jeżeli zostały dopuszczone zgodnie z art. 7 ust. 4;
- e) przeniesienia wynikającego z wdrożenia mechanizmu podziału ryzyka związanego z ruchem;
- f) dopuszczonych przeniesień z poprzedniego okresu odniesienia wynikających z wdrożenia mechanizmu podziału ryzyka związanego z kosztami, o którym mowa w art. 14;
- g) premii lub kar wynikających z systemów zachęt finansowych, o których mowa w art. 15;
- h) kwot odzyskanych z nadwyżką lub niecałkowicie w wyniku modulacji opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej w zastosowaniu art. 16;
- i) kwot odzyskanych z nadwyżką lub niecałkowicie w wyniku wahań natężenia ruchu;

- j) w odniesieniu do drugiego okresu odniesienia, kwot odzyskanych z nadwyżką lub niecałkowicie poniesionych przez państwa członkowskie do roku 2011 włącznie w zakresie trasowych służb żeglugi powietrznej oraz do roku 2014 włącznie w zakresie służb terminalowych.

Ponadto państwa członkowskie mogą wyłączyć z podziału ryzyka związanego z ruchem ustalone koszty 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.

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

4. Jeśli w danym roku n faktyczna liczba jednostek usługowych przekracza prognozę ustaloną w planie skuteczności działania na ten rok n o ponad 2 %, co najmniej 70 % dodatkowych przychodów uzyskanych przez daną(-e) instytucję(-e) zapewniającą(-e) służby żeglugi powietrznej przekraczających 2 % różnicy między faktycznymi jednostkami usługowymi a prognozą w odniesieniu do ustalonych kosztów określonych w planie skuteczności działania zalicza się na poczet stosownej obniżki ustalonych kosztów w roku $n + 2$.

Jeśli w danym roku n faktyczna liczba jednostek usługowych znajduje się poniżej prognozy ustalonej w planie skuteczności działania na ten rok n o ponad 2 %, co najmniej 70 % przychodów utraconych przez daną(-e) instytucję(-e) zapewniającą(-e) służby żeglugi powietrznej przekraczających 2 % różnicy między faktycznymi jednostkami usługowymi a prognozą w odniesieniu do ustalonych kosztów określonych w planie skuteczności działania zalicza się na poczet stosownego wzrostu ustalonych kosztów nie wcześniej niż w roku $n + 2$.

5. Jeśli w danym roku n faktyczna liczba jednostek usługowych wynosi mniej niż 90 % prognozy ustalonej w planie skuteczności działania na ten rok n , całą kwotę przychodów utraconych przez daną(-e) instytucję(-e) zapewniającą(-e) służby żeglugi powietrznej przekraczającą 10 % różnicy między faktycznymi jednostkami usługowymi a prognozą w odniesieniu do ustalonych kosztów określonych w planie skuteczności działania zalicza się na poczet stosownego wzrostu ustalonych kosztów nie wcześniej niż w roku $n + 2$.

Jeśli w danym roku n faktyczna liczba jednostek usługowych przekracza 110 % prognozy ustalonej w planie skuteczności działania na ten rok n , całą kwotę dodatkowych przychodów uzyskaną przez daną(-e) instytucję(-e) zapewniającą(-e) służby żeglugi powietrznej przekraczającą 10 % różnicy między faktycznymi jednostkami usługowymi a prognozą w odniesieniu do ustalonych kosztów określonych w planie skuteczności działania zalicza się na poczet stosownej obniżki ustalonych kosztów w roku $n + 2$.

6. W przypadku terminalowych służb żeglugi powietrznej państwa członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu przepisów ust. 3, 4 i 5 powyżej do portów lotniczych obsługujących mniej niż 225 000 handlowych operacji lotniczych IFR rocznie. Państwa członkowskie informują Komisję o tej decyzji w terminie dwóch miesięcy od publikacji niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 14

Podział kosztów

1. Mechanizm podziału kosztów stosuje się zgodnie z następującymi zasadami:

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

2. Koszty zwolnione ze stosowania ust. 1 lit. a) i b):

- a) Zasad dotyczących podziału kosztów określonych w ust. 1 lit. a) i b) nie stosuje się do różnicy między ustalonymi kosztami a faktycznymi kosztami w odniesieniu do pozycji kosztowych, które mimo uzasadnionych i wyraźnych kroków podjętych przez zainteresowanych: instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej, państwo członkowskie lub uprawniony podmiot w celu zarządzania nimi, można uznać za pozostające poza kontrolą tych podmiotów z powodu:

- (i) nieprzewidzianych zmian w krajowych przepisach emerytalnych, przepisach dotyczących księgowania emerytur lub kosztów emerytur, wynikających z nieprzewidzianych warunków na rynkach finansowych;
- (ii) znaczących zmian w wysokości oprocentowania pożyczek, z których finansowane są koszty wynikające z zapewniania służb żeglugi powietrznej;
- (iii) nieprzewidzianych nowych pozycji kosztowych nieuwzględnionych w planie skuteczności działania, ale wymaganych przepisami prawa;
- (iv) nieprzewidzianych zmian w krajowych przepisach podatkowych;
- (v) nieprzewidzianych zmian w kosztach lub przychodach wynikających z umów międzynarodowych.

- b) Bez bez uszczerbku dla przepisów art. 7 ust. 1 akapit trzeci każda pozycja kosztowa uwzględniona zgodnie z ust. 2 lit. a) zostaje określona przez krajowy organ nadzoru, a w planie skuteczności działania określa się dla każdej pozycji kosztowej w odniesieniu do poprzedniego okresu odniesienia:

- (i) pełny opis danej pozycji kosztowej;

- (ii) kwotę kosztową przypisaną danej pozycji w planie skuteczności działania;

- (iii) uzasadnienie dlaczego daną pozycję kosztową uznano za kwalifikowalną zgodnie z ust. 2 lit. a) zamiast z ust. 1 lit. a) i b);

- (iv) podstawowe wydarzenia zewnętrzne lub okoliczności będące poza kontrolą zainteresowanych: krajowych organów nadzoru, instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej lub uprawnionego podmiotu, które leżą u podstaw rozbieżności między faktycznymi a ustalonymi kosztami związanymi z daną pozycją kosztową;

- (v) działania podjęte w celu zarządzania ryzykiem kosztowym powiązanym z daną pozycją.

- c) Różnice między faktycznymi kosztami a ustalonymi kosztami w odniesieniu do tych pozycji określa się i objaśnia zgodnie z załącznikiem VII.2.

- d) Jeśli w całym okresie odniesienia, w wyniku odjęcia kosztów z zakresu ust. 2 lit. a), faktyczne koszty są niższe od ustalonych kosztów określonych na początku okresu odniesienia, różnicę zwraca się użytkownikom przestrzeni powietrznej poprzez przeniesienie jej na kolejny(-e) okres(-y) odniesienia.

- e) Jeśli w całym okresie odniesienia, w wyniku włączenia kosztów z zakresu ust. 2 lit. a), faktyczne koszty są wyższe od ustalonych kosztów określonych na początku okresu odniesienia, różnicę przekazuje się użytkownikom przestrzeni powietrznej poprzez przeniesienie jej na kolejny(-e) okres(-y) odniesienia.

- f) Zainteresowany krajowy organ nadzoru ustala corocznie, czy rozbieżność między faktycznymi kosztami a ustalonymi kosztami rzeczywiście wynika z odpowiednich wydarzeń lub okoliczności określonych w ust. 2 lit. a) i czy spełnia ona wymogi przepisu ust. 2 lit. b). Ustala on ponadto, czy zmiana kosztów do przeniesienia na użytkowników została szczegółowo wykazana i skategoryzowana. Corocznie informuje on użytkowników przestrzeni powietrznej i przekazuje sprawozdanie Komisji o wynikach przeprowadzonej przez siebie oceny. Jeżeli Komisja uzna, w terminie sześciu miesięcy od otrzymania rocznego sprawozdania z oceny od zainteresowanego krajowego organu nadzoru, że sprawozdanie z oceny nie potwierdza, iż rozbieżność między faktycznymi kosztami a ustalonymi kosztami rzeczywiście wynika z odpowiednich wydarzeń lub okoliczności określonych w ust. 2 lit. a) i że jest ona zgodna z przepisem ust. 2 lit. b), przyjmuje ona decyzję – zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 – o braku zgody na stosowanie przepisów ust. 2 przez dane państwo(-a) członkowskie w odniesieniu do rozbieżności między faktycznymi kosztami a ustalonymi kosztami, w części lub w całości, stosownie do poczynionych ustaleń.

- g) Przenoszone na kolejny okres kwoty są wyszczególnione według czynników i opisane w informacjach uzupełniających przekazywanych zgodnie z załącznikiem VI.

Artykuł 15

Systemy zachęt dla instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej

1. Państwa członkowskie przyjmują zachęty finansowe dla swoich instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w kluczowych obszarach skuteczności działania dotyczących przepustowości i mogą przyjąć tego rodzaju zachęty finansowe w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczących ochrony środowiska zgodnie z art. 12 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013. Zachęty te polegają na przyznawaniu premii za przekroczenie oraz nakładaniu kar za nieosiągnięcie docelowych poziomów skuteczności działania; należy je przy tym dodawać lub odejmować od przyjętych ustalonych kosztów stosownie do osiągniętego poziomu skuteczności działania.

Takie systemy zachęt finansowych są zgodne z następującymi zasadami:

- a) stawka jednostkowa dla roku $n + 2$ zostaje dostosowana tak, aby przewidywać premię za przekroczenie lub karę za nieosiągnięcie w zależności od faktycznego poziomu skuteczności działania instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej w roku n w odniesieniu do stosownego docelowego parametru;
 - b) obowiązujący poziom premii i kar jest proporcjonalny do docelowych parametrów, które mają być osiągnięte, oraz do uzyskanej skuteczności działania. Nie przewiduje się premii za skuteczność działania na poziomie lub poniżej skuteczności przewidzianej w docelowych parametrach skuteczności działania;
 - c) obowiązujący poziom premii i kar jest równy;
 - d) maksymalna kwota zagregowanych premii i maksymalna kwota zagregowanych kar nie przekracza 1 % przychodów z zapewnianych służb żeglugi powietrznej w roku n ;
 - e) poziomy odchylen w zakresie skuteczności działania oraz obowiązujący poziom premii i kar określa się po przeprowadzeniu konsultacji, o których mowa w art. 9, i ustala się w planie skuteczności działania;
 - f) w przypadku docelowych parametrów na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, premie i kary stosuje się wobec zainteresowanych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej;
 - g) w przypadku kluczowego obszaru skuteczności działania dotyczącego przepustowości, docelowe poziomy skuteczności działania można korygować, aby uwzględnić wyłącznie przyczyny opóźnień związane z przepustowością ATC, trasami ATC, personelem ATC, wyposażeniem ATC, zarządzaniem przestrzenią powietrzną oraz szczególnymi wydarzeniami oznaczonymi kodami C, R, S, T, M i P podręcznika użytkownika ATFCM.
2. Krajowe organy nadzoru monitorują właściwe wdrażanie tych systemów zachęt przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej.

Artykuł 16

Modulacja opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej

1. Państwa członkowskie, po złożeniu propozycji w sprawie konsultacji przewidzianej w art. 9, mogą – na szczeblu krajowym lub funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej oraz na niedyskryminacyjnych i przejrzystych zasadach – zmienić opłaty za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej ponoszone przez użytkowników przestrzeni powietrznej, aby uwzględnić podejmowane przez nie wysiłki mające w szczególności na celu:

- a) optymalizację wykorzystania służb żeglugi powietrznej;
- b) ograniczenie skutków oddziaływania lotnictwa na środowisko;
- c) obniżenie całkowitych kosztów służb żeglugi powietrznej i zwiększenie ich efektywności, w szczególności poprzez zmianę opłat stosownie do poziomu zagęszczenia sieci w określonym obszarze lub na określonej trasie w określonych porach.

Modulacja opłat nie prowadzi do jakiegokolwiek ogólnej zmiany w przychodach instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej. Kwoty odzyskane z nadwyżką lub niecałkowicie przenoszone są na kolejny okres.

2. Opłaty za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej mogą zostać także zmienione, na niedyskryminacyjnych i przejrzystych zasadach, w celu przyspieszenia wdrażania funkcji SESAR ATM. Modulacja może mieć na celu w szczególności zapewnienie zachęt do wyposażania statków powietrznych w systemy objęte wspólnymi projektami, o których mowa w art. 15a ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 550/2004.

3. Modulacja opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej oznacza zróżnicowanie opłaty trasowej lub opłaty terminalowej wyliczonych na podstawie przepisów art. 11 i 12.

4. Krajowe organy nadzoru monitorują właściwe wdrażanie modulacji opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej.

Artykuł 17

Ustalanie stawek jednostkowych w strefach pobierania opłat

1. Państwa członkowskie zapewniają coroczne ustalanie stawek jednostkowych dla każdej strefy pobierania opłat. Bez uszczerbku dla przepisów ust. 2, stawek jednostkowych nie zmienia się w trakcie roku.

Stawki jednostkowe ustala się zgodnie z następującą procedurą:

- a) dla każdego roku okresu odniesienia stawki jednostkowe dla roku n oblicza się do dnia 1 listopada roku $n-1$ na podstawie ustalonych kosztów jednostkowych zawartych w planie skuteczności działania i korekt określonych w pkt 2.2 załącznika IV i załącznika V do niniejszego rozporządzenia;
- b) państwa członkowskie przekazują Komisji stawki jednostkowe za rok n do dnia 1 czerwca roku $n-1$ zgodnie z wymogami art. 9 ust. 1 i 2;

- c) Komisja ocenia te stawki jednostkowe pod kątem zgodności z przepisami niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013;
- d) jeżeli Komisja uzna, że stawki jednostkowe są zgodne z przepisami niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013, powiadamia odpowiednio zainteresowane państwo członkowskie w terminie czterech miesięcy od przekazania przedmiotowych stawek;
- e) jeżeli Komisja uzna, że stawki jednostkowe nie są zgodne z przepisami niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013, powiadamia odpowiednio – w terminie czterech miesięcy od przekazania przedmiotowych stawek – zainteresowane państwo członkowskie, które z kolei przekazuje Komisji – w terminie jednego miesiąca – skorygowane stawki jednostkowe;
- f) państwa członkowskie informują Komisję i – w stosownych przypadkach – organizację Eurocontrol o stawkach jednostkowych dla każdej strefy pobierania opłat najpóźniej do dnia 1 listopada roku n-1.

Stawki jednostkowe ustala się w walucie krajowej. Jeśli państwa członkowskie wchodzące w skład funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej zdecydują o ustanowieniu wspólnej strefy pobierania opłat z jedną stawką jednostkową, stawkę tę ustala się w EUR lub w walucie krajowej jednego z zainteresowanych państw członkowskich. Zainteresowane państwa członkowskie informują o stosowanej walucie Komisję oraz organizację Eurocontrol.

2. Jeżeli plany skuteczności działania zostały przyjęte po dniu 1 listopada w roku poprzedzającym rok, w którym zaczyna się okres odniesienia, lub zostały skorygowane zgodnie z art. 17 i 19 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013, w stosownych przypadkach stawki jednostkowe oblicza się ponownie na podstawie ostatecznie przyjętego planu lub obowiązujących działań naprawczych. W tym celu oraz zgodnie z art. 16 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013 państwa członkowskie obliczają i stosują swoje stawki jednostkowe zgodnie z przyjętym planem skuteczności działania jak najwcześniej w trakcie pierwszego roku okresu odniesienia lub pierwszego roku stosowania skorygowanych planów skuteczności działania i docelowych parametrów. Różnica w przychodach spowodowana czasowym stosowaniem pierwotnej stawki jednostkowej zostaje przeniesiona do wyliczenia stawki jednostkowej w kolejnym roku. W odniesieniu do pierwszego roku okresu odniesienia lub pierwszego roku stosowania skorygowanych planów skuteczności działania i docelowych parametrów, mechanizm podziału ryzyka związanego z ruchem przewidziany w art. 13 stosuje się na podstawie ustalonych kosztów i jednostek usługowych zawartych w ostatecznie przyjętym planie skuteczności działania oraz faktycznych jednostek usługowych dla danego roku.

Artykuł 18

Pobieranie opłat

1. Państwa członkowskie mogą pobierać opłaty w formie jednej opłaty za lot. Jeśli 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. Państwa członkowskie zapewniają, aby kwoty zebrane w ich imieniu zostały przeznaczone na finansowanie kosztów ustalonych zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia.

2. Użytkownicy służb żeglugi powietrznej bezzwłocznie uiszczają pełną kwotę wszystkich opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej.

3. Państwa członkowskie zapewniają stosowanie skutecznych środków egzekucyjnych. Środki te mogą obejmować odmowę zapewnienia służb, zatrzymanie statku powietrznego lub inne środki egzekucyjne zgodne z obowiązującymi przepisami.

ROZDZIAŁ IV

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 19

Odwwołanie

Państwa członkowskie gwarantują, że decyzje podejmowane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem mają odpowiednie uzasadnienie i podlegają skutecznej procedurze weryfikacyjnej lub odwoławczej.

Artykuł 20

Ułatwianie monitorowania zgodności

Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej ułatwiają przeprowadzanie inspekcji i kontroli przez krajowy organ nadzoru lub uprawniony podmiot działający w imieniu tego organu, w tym również wizytacje na miejscu. Upoważnione osoby mają prawo:

- badać stosowne dokumenty księgowe, rejestry aktywów, wykazy sprzętu i wszelkie inne materiały mające istotne znaczenie z punktu widzenia ustalania opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej;
- sporządzać kopie lub wyciągi z takich dokumentów;
- żądać udzielenia ustnych wyjaśnień na miejscu;
- wchodzić na teren istotnych obiektów i gruntów lub do istotnych pojazdów.

Przedmiotowe inspekcje i kontrole przeprowadzane są zgodnie z procedurami obowiązującymi w państwach członkowskich, w których mają one miejsce.

Artykuł 21

Przegląd

Przeprowadzany przez Komisję przegląd systemu skuteczności działania, o którym mowa w art. 24 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013, obejmuje mechanizm podziału ryzyka związanego z ruchem określony w art. 13, mechanizm podziału kosztów określony w art. 14, systemy zachęt ustanowione zgodnie z art. 15, modulację opłat zgodnie z art. 16 oraz ich skutki i skuteczność w osiąganiu wyznaczonych docelowych parametrów skuteczności działania.

Artykuł 22

Wejście w życie i stosowanie

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

2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od drugiego okresu odniesienia określonego w art. 8 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013 oraz w trakcie tego okresu. W odniesieniu do stosowania systemu skuteczności działania, aby umożliwić przyjęcie ogólnounijnych docelowych parametrów przewidzianych w art. 10 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013 przed rozpoczęciem drugiego okresu odniesienia oraz opracowanie i przyjęcie planów skuteczności działania zgodnie z przepisami rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013, art. 1 ust. 5, art. 3, art. 7 ust. 4, art. 9, art. 14 ust. 2 lit. b)–f) i art. 17, a także załączniki do niniejszego rozporządzenia stosuje się od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 23

Uchylenie rozporządzenia Komisji (WE) nr 1794/2006

Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2015 r. uchyla się rozporządzenie Komisji (WE) nr 1794/2006 z dnia 6 grudnia 2006 r. ustanawiające wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 3 maja 2013 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

OCENA WYSTĘPOWANIA WARUNKÓW RYNKOWYCH ZAPEWNIANIA TERMINALOWYCH SŁUŻB ŻEGLUGI POWIETRZNEJ LUB SŁUŻB CNS, MET I AIS ZGODNIE Z ART. 3

Poniżej przedstawiono warunki, które należy ocenić w celu ustalenia, czy terminalowe służby żeglugi powietrznej lub służby CNS, MET i AIS są zapewniane w warunkach rynkowych.

1. Zakres, w jakim instytucje zapewniające służby mogą swobodnie proponować zapewnianie lub wycofywać się z zapewniania tych służb:
 - a) istnienie lub brak wszelkich istotnych barier prawnych lub ekonomicznych, które mogłyby uniemożliwić instytucji zapewniającej służby oferowanie takich służb lub wycofanie się z ich zapewniania;
 - b) czas trwania umowy; oraz
 - c) istnienie procedury umożliwiającej przenoszenie aktywów i personelu z jednej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej do innej takiej instytucji.
 2. Zakres, w jakim istnieje wolny wybór w zakresie instytucji zapewniającej służby, w tym – w przypadku portów lotniczych – możliwość korzystania z własnych zasobów:
 - a) istnienie lub brak 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 przez porty lotnicze;
 - b) rola przedstawicieli użytkowników przestrzeni powietrznej w wyborze instytucji zapewniającej służby.
 3. Zakres, w jakim można dokonywać wyboru spośród szeregu instytucji zapewniających służby:
 - a) istnienie procedury przetargu publicznego (nie dotyczy opcji korzystania z własnych zasobów);
 - b) w stosownych przypadkach, dowody potwierdzające udział różnych 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 zachęcających w inny sposób do redukcji kosztów.
 5. Jeżeli instytucja zapewniająca terminalowe służby żeglugi powietrznej lub służby CNS, MET i AIS zapewnia także trasowe służby żeglugi powietrznej, działania te podlegają osobnej księgowości i sprawozdawczości.
 6. W przypadku terminalowych służb żeglugi powietrznej, ocena, o której mowa w niniejszym załączniku, przeprowadzana jest odpowiednio w każdym odrębnym porcie lotniczym.
-

ZAŁĄCZNIK II

PRZEJRZYSTOŚĆ KOSZTÓW I KOSZTÓW JEDNOSTKOWYCH**1. TABELA SPRAWOZDAWCZA**

Każde państwo członkowskie i każda instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej wypełniają osobno tabelę sprawozdawczą przedstawioną w niniejszym załączniku dla każdej strefy pobierania opłat wchodzącej w ich obszar odpowiedzialności i dla każdego roku okresu odniesienia. Państwa członkowskie dostarczają również skonsolidowaną tabelę sprawozdawczą dla każdej strefy pobierania opłat wchodzącej w ich obszar odpowiedzialności.

Skonsolidowaną tabelę wypełnia się dla każdego portu lotniczego objętego przepisami niniejszego rozporządzenia. W przypadku portów lotniczych obsługujących mniej niż 70 000 handlowych operacji lotniczych IFR rocznie (liczbę tych operacji oblicza się jako średnią z ostatnich trzech lat) koszty można przedstawić zbiorczo.

Jeśli strefa pobierania opłat obejmuje przestrzeń powietrzną więcej niż jednego państwa członkowskiego, zainteresowane państwa członkowskie wspólnie wypełniają tabelę zgodnie z ustaleniami, o których mowa w art. 5 ust. 4.

Faktyczne koszty ustala się na podstawie ostatecznych skontrolowanych ksiąg rachunkowych. Koszty ustala się zgodnie z planem biznesowym wymaganym na podstawie certyfikatu i wykazuje w walucie, w której koszty te określono zgodnie z art. 7 ust. 1 akapit czwarty.

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.

Aby ułatwić Komisji ustanowienie ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania i bez uszczerbku dla przyjmowanych planów skuteczności działania, państwa członkowskie oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej wypełniają tabelę sprawozdawczą wstępnie prognozowanymi wartościami dziewiętnaście miesięcy przed rozpoczęciem okresu odniesienia.

Tabela 1 - Koszty całkowite i koszty jednostkowe

Strefa pobierania opłat Waluta Nazwa podmiotu:	Okres odniesienia: N - N+4
--	----------------------------

Ustalone koszty (plan skuteczności działania)	Faktyczne koszty
---	------------------

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										
1.2 Inne koszty operacyjne ⁽¹⁾										
1.3 Amortyzacja										
1.4 Koszt kapitału										
1.5 Koszty wyjątkowe										
1.6 Koszty całkowite										
Ogółem % n/n-1										
Personel % n/n-1										
Inne k.op.% n/n-1										
2. Rozbicie wg służby (w wartościach nominalnych)										
2.1 Zarządzanie ruchem lotniczym										
2.2 Łączność ⁽²⁾										
2.3 Nawigacja ⁽²⁾										
2.4 Dozór ⁽²⁾										
2.5 Poszukiwania i ratownictwo										
2.6 Informacja lotnicza ⁽²⁾										
2.7 Służby meteorologiczne ⁽²⁾										
2.8 Koszty dozoru										
2.9 Inne koszty państwa ⁽¹⁾										
2.10 Koszty całkowite										
Ogółem % n/n-1										
ATM % n/n-1										
CNS % n/n-1										
3. Informacje uzupełniające (w wartościach nominalnych)										
Średnie posiadane aktywa										
3.1 Księgowa wartość netto środków trwałych										
3.2 Korekty sumy aktywów ogółem										
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										
Koszt wspólnych projektów										
3.8 Całkowite koszty wspólnych projektów										

Koszty zwolnione z podziału kosztów (art. 14 ust. 2 lit. b))

3.9 Całkowite koszty zwolnione z podziału kosztów										
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

4. Całkowite koszty po odliczeniu kosztów służb dla zwolnionych lotów (w wartościach nominalnych)

4.1 Koszty dla zwolnionych lotów VFR										
4.2 Całkowite koszty ustalone/faktyczne										

5. KPI efektywności kosztowej - ustalony/faktyczny koszt jednostkowy (w wartościach realnych)

5.1 Inflacja % ⁽³⁾										
5.2 Indeks cen ⁽⁴⁾										
5.3 Całkowite koszty w wartościach realnych ⁽⁵⁾										
Ogółem % n/n-1										
5.4 Jednostki usługowe ogółem										
Ogółem % n/n-1										
5.5 Koszt jednostkowy										
Ogółem % n/n-1										

Koszty i pozycje dotyczące posiadanych aktywów w '000 - jednostki usługowe w '000

⁽¹⁾ W tym koszty EUROCONTROL (zob. dane szczegółowe w tabeli 3).

⁽²⁾ Nie należy wypełniać, jeżeli tego rodzaju służby zapewniane są na mocy przepisów art. 3

⁽³⁾ Faktyczna/prognozowana inflacja zastosowana do obliczenia ustalonych kosztów w wartościach nominalnych - faktyczna/skorygowana prognoza inflacji

⁽⁴⁾ Prognoza indeksu cen - podstawa 100 w roku N-3

inflacja N-2:

inflation N-1:

Faktyczny indeks cen - podstawa 100 w roku N-3

inflation N-2:

inflacja N-1:

⁽⁵⁾ Ustalane koszty (plan skuteczności działania) w wartościach realnych - faktyczna/skorygowana prognoza kosztów dla cen N-3

2. INFORMACJE UZUPEŁNIAJĄCE

Ponadto każde państwo członkowskie oraz każda instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej przekazują osobno co najmniej następujące informacje:

- a) opis zastosowanej metody podziału kosztów urzędów i służb pomiędzy poszczególne służby żeglugi powietrznej na podstawie wykazu urzędów i służb zawartego w regionalnym planie żeglugi powietrznej ICAO dla regionu europejskiego (dok. 7754) oraz opis zastosowanej metody podziału tych kosztów pomiędzy poszczególne strefy pobierania opłat;
- b) opis zastosowanej metody i przyjętych założeń w celu określenia kosztów służb żeglugi powietrznej zapewnianych na potrzeby lotów VFR, jeżeli loty VFR objęto zwolnieniami zgodnie z art. 10;
- c) zgodnie z art. 7 ust. 2 – opis i uzasadnienie wszelkich korekt wykraczających poza przepisy międzynarodowych standardów rachunkowości;
- d) opis i wyjaśnienie przyjętej metody obliczania kosztów amortyzacji: czy obliczano je na podstawie kosztów historycznych czy bieżących. W przypadku zastosowania systemu rachunkowości opartego o koncepcję kosztów bieżących, przedstawia się porównywalne dane zgodne z kosztem historycznym;
- e) uzasadnienie kosztu kapitału, w tym składniki posiadanych aktywów, ewentualnych korekt ogółu aktywów i stopy zwrotu z kapitału własnego;
- f) koszty całkowite w podziale na porty lotnicze dla każdego portu lotniczego obsługującego mniej niż 70 000 handlowych operacji lotniczych IFR rocznie, jeżeli w tabeli sprawozdawczej dane te podano w formie zbiorczej;
- g) określenie kryteriów zastosowanych do podziału kosztów pomiędzy służby terminalowe a służby trasowe dla każdego portu lotniczego objętego zakresem niniejszego rozporządzenia;
- h) rozbieżność kosztów meteorologicznych na koszty bezpośrednie i „koszty podstawowe MET” zdefiniowane jako koszty obsługi urzędów i służb meteorologicznych służących również ogółowi. Obejmują one ogólne analizy i prognozy, sieci obserwacyjne na ziemi i w górnych warstwach atmosfery, systemy łączności meteorologicznej, ośrodki przetwarzania danych, wspomagające badania podstawowe, szkolenia i administrację;
- i) opis metody zastosowanej do określania udziału lotnictwa cywilnego w kosztach całkowitych MET i kosztach podstawowych MET oraz podziału tych kosztów pomiędzy strefy pobierania opłat;
- j) zgodnie z wymogiem pkt 1, dziewiętnaście miesięcy przed rozpoczęciem okresu odniesienia, opis zadeklarowanych prognozowanych kosztów i ruchu;
- k) opis zadeklarowanych faktycznych kosztów i rozbieżności w odniesieniu do ustalonych kosztów, dla każdego roku okresu odniesienia;
- l) opis zadeklarowanych faktycznych jednostek usługowych i rozbieżności w odniesieniu do prognoz oraz w porównaniu z danymi przedstawionymi przez organizację Eurocontrol, odpowiednio, dla każdego roku okresu odniesienia;
- m) każdego roku okresu odniesienia, rozbieżność między inwestycjami instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej odnotowanymi w planach skuteczności działania a faktycznymi nakładami, a także rozbieżność między planowanym terminem rozpoczęcia eksploatacji przedmiotowych inwestycji a faktyczną sytuacją.

Tabela B

Organizacja: Strefa pobierania opłat: Nazwa portu lotniczego:							Rok n		
---	--	--	--	--	--	--	-------	--	--

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

1.2. Informacje uzupełniające

Ponadto państwa członkowskie przekazują co najmniej następujące informacje:

- a) opis kryteriów zastosowanych do podziału kosztów urządzeń i służb pomiędzy poszczególne służby żeglugi powietrznej na podstawie wykazu urządzeń i służb zawartego w regionalnym planie żeglugi powietrznej ICAO dla regionu europejskiego (dok. 7754);
- b) opis i wyjaśnienie rozbieżności między planowanymi a faktycznymi danymi za rok (n-1) w odniesieniu do wszystkich danych przedstawionych w tabelach A i B;
- c) opis i wyjaśnienie planowanych kosztów i inwestycji w okresie pięcioletnim w odniesieniu do spodziewanego ruchu;
- d) opis i wyjaśnienie przyjętej metody obliczania kosztów amortyzacji: czy obliczano je na podstawie kosztów historycznych czy bieżących;
- e) uzasadnienie kosztu kapitału, wraz z podaniem składników posiadanych aktywów.

2. FINANSOWANIE SŁUŻB ŻEGLUGI POWIETRZNEJ

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

ZAŁĄCZNIK IV

OBLICZANIE TRASOWYCH JEDNOSTEK USŁUGOWYCH I STAWEK JEDNOSTKOWYCH**1. Obliczanie trasowych jednostek usługowych**

- 1.1. Trasowa jednostka usługowa obliczana jest jako iloczyn czynnika odległości oraz czynnika masy danego statku powietrznego. 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 nie zostały one objęte zwolnieniem zgodnie z art. 10.
- 1.2. Czynniki odległości uzyskuje się, dzieląc przez sto liczbę kilometrów ortodromicznej długości lotu od punktu wejścia do punktu wyjścia z danej strefy pobierania opłat, zgodnie z ostatnim znanym planem lotu danego statku powietrznego złożonym do celów związanych z przepływem ruchu lotniczego.
- 1.3. Jeśli punkty wejścia i wyjścia w ramach jednego lotu w danej strefie pobierania opłat są identyczne, czynniki odległości równy jest odległości, liczonej jako ortodromiczna długość lotu, pomiędzy tymi punktami a najdalej oddalonym punktem w planie lotu, pomnożonej przez dwa.
- 1.4. Uwzględniana odległość zmniejszana jest o 20 kilometrów dla każdego startu i każdego lądowania na terytorium państwa członkowskiego.
- 1.5. Czynniki masy, wyrażony z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku, oblicza się jako pierwiastek kwadratowy z ilorazu uzyskanego przez podzielenie przez pięćdziesiąt liczby ton metrycznych stanowiącej maksymalną certyfikowaną masę startową danego statku powietrznego wskazaną w certyfikacie zdatości do lotu lub dowolnym równoważnym dokumencie przedstawionym przez podmiot eksploatujący dany statek powietrzny. Jeśli wartość tej masy nie jest znana, stosuje się masę najcięższych znanych istniejących statków powietrznych tego samego typu. Jeśli w certyfikacie danego statku powietrznego podano kilka maksymalnych certyfikowanych mas startowych, stosuje się największą z nich. Jeśli podmiot eksploatujący statek powietrzny eksploatuje co najmniej dwa statki powietrzne będące różnymi wersjami w ramach tego samego typu, do każdego statku powietrznego tego typu stosuje się średnią wyliczoną z maksymalnych mas startowych wszystkich statków powietrznych danego typu posiadanych przez dany podmiot. Obliczeń czynnika masy dla poszczególnych typów statków powietrznych i podmiotów eksploatujących dokonuje się przynajmniej raz do roku.

2. Obliczanie trasowych stawek jednostkowych

- 2.1. Trasową stawkę jednostkową oblicza się przed rozpoczęciem każdego roku okresu odniesienia.
- 2.2. Oblicza się ją, dzieląc przez prognozowaną liczbę ogółu trasowych jednostek usługowych dla danego roku, określoną w planie skuteczności działania, sumę algebraiczną następujących elementów:
 - (i) ustalone koszty, wyrażone w wartościach nominalnych dla danego roku określone w planie skuteczności działania;
 - (ii) korekta różnicy między prognozowaną a faktyczną inflacją, o której mowa w art. 7 ust. 1;
 - (iii) odzyskane koszty restrukturyzacji, jeżeli zostały dopuszczone zgodnie z art. 7 ust. 4;
 - (iv) przeniesienia wynikające z wdrożenia mechanizmu podziału ryzyka związanego z ruchem, o którym mowa w art. 13;
 - (v) przeniesienia z poprzedniego okresu odniesienia wynikające z wdrożenia mechanizmu podziału ryzyka związanego z kosztami, o którym mowa w art. 14;
 - (vi) premie i kary wynikające z systemów zachęt finansowych, o których mowa w art. 15;
 - (vii) kwoty odzyskane z nadwyżką lub niecałkowicie w wyniku modulacji opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej w zastosowaniu art. 16;
 - (viii) kwoty odzyskane z nadwyżką lub niecałkowicie w wyniku wahań natężenia ruchu;
 - (ix) dla pierwszych dwóch okresów odniesienia, kwoty odzyskane z nadwyżką lub niecałkowicie odnotowane przez państwa członkowskie do roku 2011 włącznie;
 - (x) odliczenie innych przychodów.

ZAŁĄCZNIK V

OBLICZANIE TERMINALOWYCH JEDNOSTEK USŁUGOWYCH I STAWEK JEDNOSTKOWYCH**1. Obliczanie terminalowych jednostek usługowych**

- 1.1. Terminalowa jednostka usługowa równa jest czynnikowi masy dla danego statku powietrznego.
- 1.2. Czynnik 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 IV pkt 1.5, podniesiony do potęgi 0,7.

2. Obliczanie terminalowych stawek jednostkowych

- 2.1. Jednostkową stawkę terminalową oblicza się przed rozpoczęciem każdego roku okresu odniesienia.
- 2.2. Oblicza się ją, dzieląc przez prognozowaną liczbę ogółu terminalowych jednostek usługowych dla danego roku, określoną w planie skuteczności działania, sumę algebraiczną następujących elementów:
- (i) ustalone koszty, wyrażone w wartościach nominalnych dla danego roku określone w planie skuteczności działania;
 - (ii) korekta różnicy między prognozowaną a faktyczną inflacją, o której mowa w art. 7 ust. 1;
 - (iii) odzyskane koszty restrukturyzacji, jeżeli zostały dopuszczone zgodnie z art. 7 ust. 4;
 - (iv) w stosownych przypadkach, przeniesienia wynikające z wdrożenia mechanizmu podziału ryzyka związanego z ruchem, o którym mowa w art. 13;
 - (v) przeniesienia z poprzedniego okresu odniesienia wynikające z wdrożenia mechanizmu podziału ryzyka związanego z kosztami, o którym mowa w art. 14;
 - (vi) premie i kary wynikające z systemów zachęt finansowych, o których mowa w art. 15;
 - (vii) kwoty odzyskane z nadwyżką lub niecałkowicie w wyniku modulacji opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej w zastosowaniu art. 16;
 - (viii) kwoty odzyskane z nadwyżką lub niecałkowicie w wyniku wahań natężenia ruchu;
 - (ix) dla pierwszych dwóch okresów odniesienia, kwoty odzyskane z nadwyżką lub niecałkowicie odnotowane przez państwa członkowskie do roku 2014 włącznie;
 - (x) odliczenie innych przychodów.
-

ZAŁĄCZNIK VI

MECHANIZM POBIERANIA OPŁAT

1. TABELA SPRAWOZDAWCZA

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

Jeśli strefa pobierania opłat obejmuje przestrzeń powietrzną więcej niż jednego państwa członkowskiego, zainteresowane państwa członkowskie wspólnie wypełniają tabelę zgodnie z przepisami art. 5 ust. 4.

Tabela 2 - Obliczanie stawki jednostkowej

Strefa pobierania opłat: Nazwa podmiotu:	Okres odniesienia: N - N+4				
Obliczanie stawki jednostkowej	N	N+1	N+2	N+3	N+4
1. Ustalone koszty w wartościach nominalnych oraz korekta o inflację 1.1 Ustalone koszty w wartościach nominalnych - z wyłączeniem VFR - tabela 1 1.2 Faktyczna stopa inflacji - tabela 1 1.3 Prognozowana stopa inflacji - tabela 1 1.4 Korekta o inflację ⁽¹⁾: przenoszona kwota z roku n 2. Prognozowane i faktyczne jednostki usługowe ogółem 2.1 Prognozowane jednostki usługowe ogółem (plan skuteczności działania) 2.2 Faktyczne jednostki usługowe ogółem 2.3 Faktyczne / prognozowane jednostki usługowe ogółem (w %) 3. Koszty objęte podziałem ryzyka związanego z ruchem 3.1 Ustalone koszty w wartościach nominalnych - z wyłączeniem VFR (przeniesione z tabeli 1) 3.2 Korekta o inflację: kwota przeniesiona na rok n 3.3 Ruch: kwoty przeniesione na rok n 3.4 Podział ryzyka związanego z ruchem: dodatkowe przychody przeniesione na rok n 3.5 Podział ryzyka związanego z ruchem: utracone przychody przeniesione na rok n 3.6 Koszty zwolnione z podziału kosztów: kwoty przeniesione na rok n 3.7 Premia lub kara z tytułu skuteczności działania 3.8 Kwoty odzyskane z nadwyżką lub niecałkowicie ⁽²⁾: kwoty przeniesione na rok n 3.9 Ogółem kwota do obliczenia stawki jednostkowej dla roku n 3.10 Podział ryzyka związanego z ruchem: dodatkowe przychody przenoszone z roku n 3.11 Podział ryzyka związanego z ruchem: utracone przychody przenoszone z roku n 3.12 Przenoszone kwoty odzyskane z nadwyżką/niecałkowicie z tytułu wahań natężenia ruchu n Parametry podziału ryzyka związanego z ruchem 3.13 Dodatkowe przychody (%) zwrócone użytkownikom w roku n+2 3.14 Utracone przychody (%) odnotowane przez użytkowników przestrzeni powietrznej 4. Koszty nieobjęte podziałem ryzyka związanego z ruchem 4.1 Ustalone koszty w wartościach nominalnych - z wyłączeniem VFR (tabela 1) 4.2 Korekta o inflację: kwota przeniesiona na rok n 4.3 Ruch: kwoty przeniesione na rok n 4.4 Koszty zwolnione z podziału kosztów: kwoty przeniesione na rok n 4.5 Koszty restrukturyzacji: kwoty przeniesione na rok n 4.6 Kwoty odzyskane z nadwyżką lub niecałkowicie ⁽²⁾: kwoty przeniesione na rok n 4.7 Ogółem kwota do obliczenia stawki jednostkowej dla roku n 4.8 Przenoszone kwoty odzyskane z nadwyżką/niecałkowicie z tytułu wahań natężenia ruchu n 5. Inne przychody - zastosowana stawka jednostkowa (w walucie krajowej) 5.1 Inne przychody ogółem 5.3 w tym unijne programy pomocowe 5.4 w tym finansowanie publiczne z budżetu krajowego 5.5 Działalność gospodarcza 5.6 Pozostałe przychody inne 5.7 Suma całkowita do obliczenia stawki jednostkowej dla roku n 5.8 Stawka jednostkowa dla roku n (w walucie krajowej) 5.9 Element ANSP stawki jednostkowej 5.10 Element MET stawki jednostkowej 5.11 Element stawki jednostkowej: krajowy organ nadzoru-państwo 5.12 Stawka jednostkowa dla roku n, która byłaby stosowana bez innych przychodów					

Koszty, przychody i pozostałe kwoty w EUR w '000 - jednostki usługowe w '000

⁽¹⁾ Skumulowane skutki rocznych rozbieżności między faktyczną a prognozowaną inflacją - korekta całkowitych ustalonych kosztów

⁽²⁾ Kwoty odzyskane z nadwyżką/niecałkowicie powstałe do roku wejścia w życie metody ustalonych kosztów

2. INFORMACJE UZUPEŁNIAJĄCE

Dodatkowo zainteresowane państwa członkowskie gromadzą i udostępniają przynajmniej następujące informacje:

- a) opis i uzasadnienie dotyczące ustanowienia różnych stref pobierania opłat, w szczególności w odniesieniu do stref pobierania opłat terminalowych i ewentualnego subsydiowania krzyżowego pomiędzy portami lotniczymi;
- b) opis polityki w dziedzinie zwolnień i środków finansowych zastosowanych do pokrycia wynikających z tego kosztów;
- c) opis innych przychodów, jeżeli dotyczy, z podziałem na poszczególne kategorie określone w art. 2 ust. 10;
- d) opis i wyjaśnienie zachęt adresowanych do użytkowników służb żeglugi powietrznej na mocy art. 15;
- e) opis i wyjaśnienie modulacji opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej stosowanych na mocy art. 16.

ZAŁĄCZNIK VII

DODATKOWE INFORMACJE

1. TABELA SPRAWOZDAWCZA

Państwa członkowskie wypełniają tabelę sprawozdawczą przedstawioną w niniejszym załączniku dla każdej strefy pobierania opłat wchodzącej w ich obszar odpowiedzialności i dla każdego roku okresu odniesienia.

Tabela 3 - Informacje uzupełniające

Strefa pobierania opłat						Okres odniesienia: N - N+4										
CZĘŚĆ A: Informacje uzupełniające o kosztach						N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4	
						Ustalone koszty (plan skuteczności działania)					Faktyczne koszty					
Koszty Eurocontrol																
1.1 Koszty EUROCONTROL (EUR)																
1.2 Kurs walutowy (jeżeli dotyczy)																
Koszt wspólnych projektów																
2.1 Koszt wspólnych projektów ogółem																
2.2 Wspólny projekt 1																
2.3 Wspólny projekt 2																
2.3 Wspólny projekt ...																
Koszty zwolnione z mechanizmów podziału kosztów (art. 14 ust. 2 lit. b)) (wg rodzaju)																
3.1 Personel																
3.2 Pozostałe koszty operacyjne																
3.3 Amortyzacja																
3.4 Koszt kapitału																
3.5 Koszty wyjątkowe																
3.6 Całkowite koszty zwolnione z podziału kosztów																
Koszty zwolnione z mechanizmów podziału kosztów (art. 14 ust. 2 lit. b)) (wg czynnika/pozycji)																
3.7 Emerytury																
3.8 Oprocentowanie pożyczek																
3.9 Krajowe przepisy podatkowe																
3.10 Nowa pozycja kosztowa wymagana prawem																
3.11 Porozumienia międzynarodowe																
3.12 Całkowite koszty zwolnione z podziału kosztów																
Koszty restrukturyzacji, jeżeli zostały dopuszczone zgodnie z art. 7 ust. 4						Planowane koszty (uzasadnienie ekonomiczne)					Faktyczne koszty (do celów informacji)					
4.1 Koszty restrukturyzacji ogółem																
CZĘŚĆ B: Informacje uzupełniające o korektach						Kwoty	Ogółem C/O	Przed RP	N	N+1	N+2	N+3	N+4	Po RP		
Korekta o inflację w roku N-2																
Korekta o inflację w roku N-1																
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																
Bilans ruchu w roku N-2																
Bilans ruchu w roku N-1																
Bilans ruchu w roku N																
Bilans ruchu w roku N+1																
Bilans ruchu w roku N+2																
Bilans ruchu w roku N+3																
Bilans ruchu w roku N+4																
Korekta o ruch ogółem																
Przychody z podziału ryzyka związanego z ruchem w roku N-2																
Przychody z podziału ryzyka związanego z ruchem w roku N-1																
Przychody z podziału ryzyka związanego z ruchem w roku N																
Przychody z podziału ryzyka związanego z ruchem w roku N+1																
Przychody z podziału ryzyka związanego z ruchem w roku N+2																
Przychody z podziału ryzyka związanego z ruchem w roku N+3																
Przychody z podziału ryzyka związanego z ruchem w roku N+4																
Korekta z tytułu przychodów z podziału ryzyka związanego z ruchem ogółem																

Strata z podziału ryzyka związanego z ruchem w roku N-4								
Strata z podziału ryzyka związanego z ruchem w roku N-3								
Strata z podziału ryzyka związanego z ruchem w roku N-2								
Strata z podziału ryzyka związanego z ruchem w roku N-1								
Strata z podziału ryzyka związanego z ruchem w roku N								
Strata z podziału ryzyka związanego z ruchem w roku N+1								
Strata z podziału ryzyka związanego z ruchem w roku N+2								
Korekta z tytułu straty z podziału ryzyka związanego z ruchem ogółem								
Koszty zwolnione z podziału kosztów w roku N-5								
Koszty zwolnione z podziału kosztów w roku N-4								
Koszty zwolnione z podziału kosztów w roku N-3								
Koszty zwolnione z podziału kosztów w roku N-2								
Koszty zwolnione z podziału kosztów w roku N-1								
Koszty zwolnione z podziału kosztów ogółem								
Kwoty odzyskane z nadwyżką/niecałkowicie przed ustalonymi kosztami w roku 2005								
Kwoty odzyskane z nadwyżką/niecałkowicie przed ustalonymi kosztami w roku 2006								
Kwoty odzyskane z nadwyżką/niecałkowicie przed ustalonymi kosztami w roku 2007								
Kwoty odzyskane z nadwyżką/niecałkowicie przed ustalonymi kosztami w roku 2008								
Kwoty odzyskane z nadwyżką/niecałkowicie przed ustalonymi kosztami w roku 2009								
Kwoty odzyskane z nadwyżką/niecałkowicie przed ustalonymi kosztami w roku 2010								
Kwoty odzyskane z nadwyżką/niecałkowicie przed ustalonymi kosztami w roku 2011								
Kwoty odzyskane z nadwyżką/niecałkowicie przed ustalonymi kosztami w roku 2012 (tylko TNC)								
Kwoty odzyskane z nadwyżką/niecałkowicie przed ustalonymi kosztami w roku 2013 (tylko TNC)								
Kwoty odzyskane z nadwyżką/niecałkowicie przed ustalonymi kosztami w roku 2014 (tylko TNC)								
Przeniesienia ogółem								

2. INFORMACJE UZUPEŁNIAJĄCE

Ponadto państwa członkowskie przekazują co najmniej następujące informacje:

- a) podział kosztów wspólnych projektów na poszczególne projekty;
 - b) opis kwot wynikających z niekontrolowanych czynników kosztowych według rodzaju i według czynnika, w tym uzasadnienie i zmiany w fundamentalnych założeniach;
 - c) opis przeniesień kwot odzyskanych z nadwyżką lub niecałkowicie odnotowanych przez państwa członkowskie do roku 2011 dla opłat trasowych oraz do roku 2014 dla opłat terminalowych;
 - d) opis przeniesień wynikających z mechanizmu podziału ryzyka związanego z ruchem zgodnie z art. 13;
 - e) opis przeniesień wynikających z mechanizmu podziału ryzyka związanego z kosztami zgodnie z art. 14 ust. 2.
-

CENY PRENUMERATY w 2013 r. (bez VAT, włącznie z normalną opłatą za dostawę przesyłki)

Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	1 300 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wersja papierowa + roczne wydanie na płycie DVD	w 22 językach urzędowych UE	1 420 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria L, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	910 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, miesięczne wydanie na płycie DVD (komplet)	w 22 językach urzędowych UE	100 EUR/rok
Suplement do Dziennika Urzędowego (seria S) – Ogłoszenia o przetargach, płyta DVD raz w tygodniu	wielojęzyczny: w 23 językach urzędowych UE	200 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria C – Konkursy	w językach, których dotyczy konkurs	50 EUR/rok

Prenumerata *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, który jest wydawany w językach urzędowych Unii, dostępna jest w 22 wersjach językowych. Dziennik Urzędowy składa się z dwóch serii – L (Legislacja) oraz C (Informacje i zawiadomienia).

Dla każdej wersji językowej jest otwierana osobna prenumerata.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 920/2005, opublikowanym w Dzienniku Urzędowym L 156 z dnia 18 czerwca 2005 r., instytucje Unii Europejskiej nie mają obowiązku sporządzania wszystkich aktów prawnych w języku irlandzkim ani publikowania ich w tym języku. W związku z tym irlandzkie wydania Dziennika Urzędowego sprzedawane są osobno.

Prenumerata Suplementu do Dziennika Urzędowego (seria S – Ogłoszenia o przetargach) obejmuje wszystkie 23 wersje językowe na pojedynczej płycie DVD.

Na żądanie prenumeratorzy *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* mogą otrzymać różne załączniki do Dziennika Urzędowego. Prenumeratory informowani są o publikacji załączników poprzez zawiadomienia dołączane do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*.

Sprzedaż i prenumerata

Prenumeratę różnych odpłatnych publikacji wydawanych okresowo, na przykład prenumeratę *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, można zamówić u naszych dystrybutorów handlowych. Wykaz dystrybutorów handlowych znajduje się na stronie internetowej:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_pl.htm

Portal EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) zapewnia bezpośredni i bezpłatny dostęp do prawodawstwa Unii Europejskiej. EUR-Lex umożliwia dostęp do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* oraz traktatów, aktów prawnych, orzecznictwa i aktów przygotowawczych.

Dodatkowe informacje o Unii Europejskiej znajdują się na stronie: <http://europa.eu>



Urząd Publikacji Unii Europejskiej
2985 Luksemburg
LUKSEMBURG

PL