Załączniki do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia …. (poz. …)

Załącznik nr 1

SZCZEGÓŁOWY ZAKRES KOSZTÓW TERMINALOWYCH WEDŁUG RODZAJU

1. Do kosztów operacyjnych zalicza się:

1. koszty osobowe, obejmujące wynagrodzenia, składki na ubezpieczenia społeczne oraz inne świadczenia na rzecz pracowników;
2. koszty amortyzacji, które są obliczane zgodnie z oczekiwanym okresem amortyzacji przy zastosowaniu metody liniowej, w oparciu o metodę kosztu historycznego;
3. pozostałe koszty operacyjne, inne koszty niż wymienione w pkt 1 i 2, obejmujące stratę ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych, aktualizację wartości aktywów niefinansowych, inne koszty operacyjne, w tym koszty zakupu usług obcych oraz zużycia materiałów i energii, podatki i opłaty.

2. Koszt kapitału w danym roku oblicza się w odniesieniu do średniej księgowej wartości netto składników majątkowych, z początku i końca tego roku, wykorzystywanych przez instytucje, za które są pobierane opłaty, przy zastosowaniu średniego ważonego kosztu kapitału własnego oraz kapitału obcego.

3. Koszty wyjątkowe obejmują jednorazowe koszty związane z zapewnieniem służb żeglugi powietrznej.

Załącznik nr 2

TABELE SPRAWOZDAWCZE

Tabela 1. Koszty całkowite

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | (n-4)  Wykonanie | (n-3)  Wykonanie | (n-2)  Wykonanie | (n-1)  Prognoza wykonania | (n)  Prognoza |
| Koszty osobowe |  |  |  |  |  |
| Pozostała część kosztów operacyjnych |  |  |  |  |  |
| Amortyzacja |  |  |  |  |  |
| Koszt kapitału |  |  |  |  |  |
| Koszty wyjątkowe |  |  |  |  |  |
| **Koszty całkowite** |  |  |  |  |  |
| Zarządzanie ruchem lotniczym |  |  |  |  |  |
| Łączność, nawigacja i dozorowanie |  |  |  |  |  |
| Ratownictwo i poszukiwanie |  |  |  |  |  |
| Informacja lotnicza |  |  |  |  |  |
| Służby meteorologiczne |  |  |  |  |  |
| Koszty nadzoru |  |  |  |  |  |
| Koszty pozostałych służb |  |  |  |  |  |
| **Koszty terminalowe** |  |  |  |  |  |

Informacje dodatkowe do Tabeli 1

Wraz z tabelą 1 instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego przekazuje informacje:

1. opis głównych założeń, w oparciu o które określono prognozowane koszty terminalowe dla każdego z rodzajów kosztów;
2. opis i wyjaśnienie metody wykorzystywanej dla obliczenia kosztów amortyzacji;
3. uzasadnienie dla przyjętej metodologii kosztu kapitału wraz z opisem metodologii.

Tabela 2. Obliczanie stawki

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | (n-4)  Wykonanie | (n-3)  Wykonanie | (n-2)  Wykonanie | (n-1)  Prognoza wykonania | (n)  Prognoza |
| Koszty całkowite (1) |  |  |  |  |  |
| Koszty lotów objętych zwolnieniem z opłat nawigacyjnych |  |  |  |  |  |
| Koszty lotów wykonywanych zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością (VFR – Visual Flight Rules) objętych zwolnieniem z opłat nawigacyjnych |  |  |  |  |  |
| Koszty lotów wykonywanych zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów (IFR – Instrument Flight Rules) objętych zwolnieniem z opłat nawigacyjnych |  |  |  |  |  |
| Saldo przeniesione na dany rok (n) |  |  |  |  |  |
| Koszty objęte opłatami |  |  |  |  |  |
| Jednostki usługowe ogółem (IFR – Instrument Flight Rules) |  |  |  |  |  |
| Jednostki usługowe objęte opłatami (IFR – Instrument Flight Rules) |  |  |  |  |  |
| Stawka (2) |  |  |  |  |  |

(n) Rok, na który jest ustalana stawka opłaty terminalowej.

(1) Suma wszystkich kosztów całkowitych wykazanych w tabeli 1, przypisanych do danej strefy pobierania opłat.

(2) Koszty objęte opłatami / jednostki usługowe objęte opłatami.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | (n-4)  Wykonanie | (n-3)  Wykonanie | (n-2)  Wykonanie | (n-1)  Prognoza wykonania | (n)  Prognoza |
| Saldo przeniesione z lat ubiegłych |  |  |  |  |  |
| Opłaty pobrane od użytkowników |  |  |  |  |  |
| Zrealizowane koszty terminalowe |  |  |  |  |  |
| Zrealizowane koszty lotów objętych zwolnieniem |  |  |  |  |  |
| Saldo przeniesione na kolejne lata (n) |  |  |  |  |  |

Informacje dodatkowe do Tabeli 2

Wraz z tabelą 2 instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego przekazuje informacje:

1. opis przychodów z innych źródeł;
2. opis i wyjaśnienie sposobu obliczania prognozowanych jednostek usługowych objętych opłatami;
3. opis założeń przyjętych do określenia podstawy kosztowej opłat;
4. opis alokacji kosztów pomiędzy:
   1. obsługę lotów wykonywanych zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością (VFR – Visual Flight Rules),
   2. obsługę lotów wykonywanych zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów (IFR – Instrument Flight Rules), objętych zwolnieniem z opłat nawigacyjnych,
   3. obsługę lotów wykonywanych zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów (IFR – Instrument Flight Rules), nieobjętych zwolnieniem z opłat nawigacyjnych;
5. opis przeniesień na rok n.

Uwagi:

Koszty lotów objętych zwolnieniem z opłat nawigacyjnych, oblicza się zgodnie z art. 22 ust. 6 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/317 z dnia 11 lutego 2019 r. ustanawiającego system skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz uchylającego rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 390/2013 i (UE) nr 391/2013.

**Załącznik nr 3**

SPosób OBLICZANIa TERMINALOWYCH JEDNOSTEK USŁUGOWYCH

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

2. Czynnik masy, wyrażony z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku, oblicza się jako iloraz uzyskany przez podzielenie przez pięćdziesiąt ilości ton metrycznych stanowiącej maksymalną masę startową danego statku powietrznego podniesiony do potęgi 0,7.

3. Przez maksymalną masę startową danego statku powietrznego należy rozumieć maksymalną masę startową wskazaną w instrukcji użytkowania w locie statku powietrznego (AFM) przedstawionej przez podmiot eksploatujący dany statek powietrzny. Jeżeli wartość ta nie jest znana, stosuje się masę najcięższych znanych statków powietrznych tego samego typu. Jeżeli dany statek powietrzny ma w certyfikacie podanych kilka maksymalnych mas startowych, stosuje się największą z nich.

4. Obliczeń czynnika masy dla poszczególnych statków powietrznych podmiotów eksploatujących dokonuje się co najmniej raz do roku.