**UZASADNIENIE**

**I. Potrzeba i cel wydania rozporządzenia**

Przedmiotowa regulacja stanowi wykonanie przepisu art. 26d ust. 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393, z 2014 r. poz. 768 oraz z 2015 r. poz. 978 i 1221).

Niniejsze rozporządzenie jest aktem wydawanym corocznie – od roku 2012 na podstawie art. 26d ust. 7 ustawy – Prawo lotnicze, a w latach wcześniejszych na podstawie art. 129a ust. 2 tejże ustawy.

Zgodnie z art. 26d ust. 7 ustawy – Prawo lotnicze minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określa, w drodze rozporządzenia, wysokość wpłaty lotniczej, o której mowa w ust. 1 tego artykułu, uwzględniając w szczególności nakład pracy i koszty realizacji zadań przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego przy wykonywaniu nadzoru nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej. Sposób ustalania wpłaty i terminy jej uiszczania zostały określone w art. 26 ust. 1–6 ustawy – Prawo lotnicze, natomiast jedyną kwestią pozostałą do uregulowania w rozporządzeniu jest wysokość wpłaty.

Wydanie niniejszego rozporządzenia związane jest z przepisami rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 391/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiającego wspólny system opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej (Dz. Urz. UE L 128 z 09.05.2013, str. 31), zwanego dalej rozporządzeniem nr 391/2013/UE, które z dniem 1 stycznia 2015 r. zastąpiło obowiązujące dotychczas rozporządzenie Komisji (WE) nr 1794/2006 z dnia 6 grudnia 2006 r. ustanawiające wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej (Dz. Urz. UE L 341 z 07.12.2006, str. 3, z późn. zm.), zwanego dalej rozporządzeniem nr 1794/2006/WE, oraz rozporządzenia (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 (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 10, z późn. zm.).

**II. Zakres regulacji**

Zgodnie z wymienionymi wyżej aktami prawa Unii Europejskiej, państwa członkowskie zapewniając służby żeglugi powietrznej mogą określić koszty, jako ustalone koszty, które są ponoszone w związku z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej. Na koszty te składają się koszty ponoszone przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz krajową władzę nadzorującą. Koszty ponoszone przez władze krajowe mogą zostać włączone do podstawy kosztowej opłat pobieranych przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej pod warunkiem, że są one ponoszone przez te władze w związku z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej. Oznacza to, że do podstawy kosztowej opłat nawigacyjnych mogą być wliczane tylko i wyłącznie te koszty, które są ponoszone przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Należy bowiem wskazać, że Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego pełni funkcję państwowej władzy nadzorującej, w związku z realizacją funkcji związanych z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej, w tym funkcji nadzorczych w rozumieniu przepisów dotyczących tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej oraz bieżącego nadzoru nad realizacją zadań przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej.

Określona w przepisach niniejszego rozporządzenia kwota wpłaty lotniczej uiszczanej przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej, która w podstawach kosztowych opłat nawigacyjnych na rok 2016 uwzględnia koszty ponoszone przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w roku 2016 wyniesie 9 859 824 PLN. Na tę kwotę składają się:

* wydatki Urzędu Lotnictwa Cywilnego związane ze służbami żeglugi powietrznej planowane na 2016 rok, stanowiące tzw. koszty ustalone, określone w treści Planu skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej na lata 2015-2019[[1]](#footnote-1) (zwanego dalej „Planem”), w wysokości 10 814 304,84 PLN,
* korekta inflacyjna za rok 2014 dotycząca opłat trasowych, pomniejszająca kwotę wpłaty lotniczej na rok 2016, w wysokości 251 572,35 PLN,
* saldo roku 2014 dotyczące opłat terminalowych, pomniejszające kwotę wpłaty lotniczej na rok 2016 (w związku z nadmiernym pokryciem wydatków Urzędu Lotnictwa Cywilnego poniesionych w roku 2014), w wysokości 652 159,99 PLN,
* rozliczenie różnicy pomiędzy wpłatą lotniczą w roku 2014 w części dotyczącej opłat terminalowych a kosztami Urzędu Lotnictwa Cywilnego ujętymi w tabelach sprawozdawczych opłat nawigacyjnych będących podstawą do określenia stawki jednostkowej opłat terminalowych na 2014 rok w części nieuwzględnionej w mechanizmie wyrównawczym za 2014 rok, pomniejszające kwotę wpłaty lotniczej na rok 2016, w wysokości 27 529,88 PLN,
* korekta sald roku 2013 oraz 2014 dotyczących opłat terminalowych, określonych na podstawie faktycznego rozliczenia terminalowych kosztów Urzędu Lotnictwa Cywilnego poniesionych w 2013 roku oraz 2014 roku względem wartości planowanych ujętych w tabelach sprawozdawczych opłat nawigacyjnych stanowiących podstawę określenia stawki jednostkowej opłat terminalowych odpowiednio na 2013 rok oraz na 2014 rok w związku z koniecznością przeliczenia mechanizmu wyrównawczego przy uwzględnieniu różnicy pomiędzy terminalowymi jednostkami usługowymi (dalej „SU-L”) całkowitymi a SU-L podlegającymi opłatom, pomniejszająca kwotę wpłaty lotniczej na rok 2016, w wysokości 23 218,44 PLN.

|  |
| --- |
| **Wpłata lotnicza w 2016 roku** |
| Wydatki Urzędu Lotnictwa Cywilnego związane z żeglugą powietrzną planowane na 2016 wg Planu | 10 814 304,84 |
| Korekta inflacyjna 2014 (koszty trasowe) | –251 572,35 |
| Rozliczenie 2014 (koszty terminalowe) | – 652 159,99 |
| Korekta z tytułu wyższej wpłaty lotniczej w 2014 roku niż koszty Urzędu Lotnictwa Cywilnego ujęte w podstawie kosztowej opłat terminalowych na 2014 rok (koszty terminalowe) | –27 529,88 |
| Korekta mechanizmu wyrównawczego dla 2013 roku w związku z przeliczeniem salda roku 2013 przez SU-L całkowite (koszty terminalowe) | –8 818,04 |
| Korekta mechanizmu wyrównawczego dla 2014 roku w związku z przeliczeniem salda roku 2014 przez SU-L całkowite (koszty terminalowe) | –14 400,40 |
| **Wpłata lotnicza ogółem** | **9 859 824,17** |

Kwota ta została skalkulowana zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 391/2013/UE i odzwierciedla koszty ponoszone przez Urząd Lotnictwa Cywilnego w związku ze sprawowaniem nadzoru nad służbami żeglugi powietrznej, w tym różnicę pomiędzy wydatkami rzeczywiście poniesionymi a planowanymi w zakresie opłat terminalowych w 2014 roku (saldo dodatnie wynikające z nadmiernego pokrycia kosztów związanych ze służbami terminalowymi w roku 2014, o którym mowa w pkt 2.2 ppkt ix załącznika V do rozporządzenia nr 391/2013/UE).

Kalkulacja kosztów związanych z żeglugą powietrzną planowanych na 2016 rok (kosztów ustalonych) została oparta o zaangażowanie pracowników Urzędu Lotnictwa Cywilnego w zadania związane ze służbami żeglugi powietrznej. Przy kalkulacji uwzględniono zakładane kształtowanie się czynników zewnętrznych wpływających na nakład pracy pracowników Urzędu Lotnictwa Cywilnego w obszarze służb żeglugi powietrznej w 2016 roku oraz ogólny budżet Urzędu. Do wspomnianych czynników zewnętrznych należą m.in. liczba instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, liczba organów zapewniających te służby, liczba licencjonowanego przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego personelu kontroli ruchu lotniczego czy liczba ośrodków szkolenia personelu służb ruchu lotniczego. Przyjęty w tym zakresie sposób określania kosztów odpowiada stosowanemu w latach ubiegłych dla określenia wysokości wpłaty lotniczej. Podstawą dla określenia udziału kosztów związanych ze służbami żeglugi powietrznej w ogólnym budżecie Urzędu Lotnictwa Cywilnego jest – analogicznie jak w latach ubiegłych – udział pracowników zaangażowanych w realizację zadań związanych ze służbami żeglugi powietrznej w ogóle pracowników zatrudnionych w komórkach merytorycznych Urzędu (mierzony etatami). W ramach kosztów związanych ze służbami żeglugi powietrznej uwzględnione są wszystkie zadania realizowane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w związku z tymi służbami (wynikające z odpowiednich przepisów unijnych, międzynarodowych i krajowych), jak również odpowiednia część kosztów procesów wspomagających (koszty pośrednie). Określone w treści niniejszego rozporządzenia koszty Urzędu Lotnictwa Cywilnego planowane na rok 2016 odpowiadają kwocie kosztów ustalonych Urzędu Lotnictwa Cywilnego określonej w Planie, który został przekazany i zatwierdzony przez Komisję Europejską. Obejmują one koszty związane ze służbami trasowymi i terminalowymi.

Kalkulacja salda roku 2014 została sporządzona w sposób analogiczny jak w latach poprzednich, w oparciu o budżet Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz klucz zatrudnienia. W porównaniu z wartościami planowanymi na rok 2014, faktyczne wykonanie wykazało niższe zaangażowanie w realizację zadań związanych ze służbami terminalowymi, co przy jednoczesnym niższym niż planowany, na etapie określania planowanych na rok 2014 kosztów, budżecie Urzędu ogółem, skutkuje niższym niż plan wykonaniem kosztów terminalowych, a tym samym powstaniem dodatniego salda pomniejszającego wpłatę lotniczą na rok 2016. Analogicznie jak w przypadku wpłaty lotniczej na rok 2015, saldo, o którym mowa wyżej, kalkulowane jest wyłącznie w odniesieniu do opłat terminalowych. Wynika to z faktu zmiany, począwszy od dnia 1 stycznia 2012 roku, przepisów unijnych dotyczących opłat nawigacyjnych. W wyniku zmiany rozporządzenia nr 1794/2006/WE rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1191/2010/UE z dnia 16 grudnia 2010 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 1794/2006 ustanawiające wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej (Dz. Urz. UE L 333 z 17.12.2010, str. 6), zwanego dalej rozporządzeniem nr 1191/2010/UE, zniesiony został system odzyskiwania/zwracania w roku n+2 różnicy między kosztami planowanymi a faktycznie poniesionymi w roku n. W zakresie opłat trasowych ostatnim rokiem, dla którego rozliczano to saldo, był rok 2011 (saldo przeniesione na rok 2013). Z kolei w związku z art. 2 akapit drugi rozporządzenia nr 1191/2010/UE, w zakresie opłat terminalowych wydane zostało rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 października 2012 r. w sprawie zwolnienia z obowiązku stosowania przepisów rozporządzenia Komisji (WE) nr 1794/2006 ustanawiającego wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej w brzmieniu zmienionym rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1191/2010 w odniesieniu do opłat terminalowych (Dz. U. poz. 1161). W rezultacie, rozliczanie salda w zakresie kosztów terminalowych stosowane jest do roku 2014 włącznie (saldo przeniesione na rok 2016). Przy obliczaniu kwoty wpłaty lotniczej na 2017, w odniesieniu do obliczania kosztów opłat terminalowych zastosowanie będą miały takie same reguły jakie stosowane są obecnie do opłat trasowych.

Korekta inflacyjna wpływająca na wartość wpłaty w roku 2016 wynika z brzmienia art. 7 ust. 1 akapit trzeci rozporządzenia nr 391/2013/UE (wcześniej art. 6 ust. 1 akapit trzeci rozporządzenia nr 1794/2006/WE w brzmieniu nadanym rozporządzeniem nr 1191/2010/UE), zgodnie z którym różnicę między kosztami ustalonymi wyrażonymi w wartościach nominalnych przed okresem odniesienia oraz ustalonymi kosztami skorygowanymi w oparciu o faktyczną inflację odnotowaną przez Komisję (Eurostat) dla danego roku przenosi się na rok n+2 (dla roku 2014 na rok 2016). Na etapie opracowywania Krajowego planu skuteczności działania służb żeglugi powietrznej na lata 2012–2014 przyjęto wskaźniki inflacji na poziomie: 4,053% dla roku 2011, 2,895% dla roku 2012, 2,624% dla roku 2013 oraz 2,500% dla roku 2014, podczas gdy rzeczywista inflacja wg danych Eurostat wyniosła w tym okresie, odpowiednio 3,9%, 3,7%, 0,8% oraz 0,1%. Przedstawiona różnica w poziomach inflacji (inflacja rzeczywista niższa niż zakładana) skutkuje powstaniem korekty pomniejszającej wysokość wpłaty na rok 2016. W związku ze wspomnianym wyżej rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 października 2012 r. w sprawie zwolnienia z obowiązku stosowania przepisów rozporządzenia Komisji (WE) nr 1794/2006 ustanawiającego wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej w brzmieniu zmienionym rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1191/2010 w odniesieniu do opłat terminalowych ww. korekta inflacyjna liczona jest tylko w odniesieniu do opłat trasowych.

Wpłata lotnicza na 2016 rok została skalkulowana również z uwzględnieniem jednorazowego rozliczenia różnicy pomiędzy wpłatą lotniczą określoną na rok 2014 w części dotyczącej opłat terminalowych a kosztami Urzędu Lotnictwa Cywilnego ujętymi w tabelach sprawozdawczych opłat nawigacyjnych będących podstawą do określenia stawki jednostkowej opłat terminalowych na 2014 rok w części nieuwzględnionej w mechanizmie wyrównawczym za 2014 rok. Wpłata lotnicza na rok 2014, w części dotyczącej kosztów terminalowych Urzędu Lotnictwa Cywilnego, została skalkulowana z uwzględnieniem kosztów w wysokości 3 962 346,92 PLN. W tabelach sprawozdawczych opłat nawigacyjnych będących podstawą określenia stawki jednostkowej opłat terminalowych na 2014 rok zostały uwzględnione planowane koszty Urzędu Lotnictwa Cywilnego alokowane do opłat terminalowych w wysokości 3 934 817,03 PLN, tj. w wysokości niższej niż rzeczywiście pokryte w ramach wniesionej do Urzędu wpłaty lotniczej na rok 2014. Różnica ta wynikała z dokonanej pod koniec 2013 roku korekty kosztów terminalowych o koszty alokowane na lotnisko Radom-Sadków, w związku z przewidywanym nieuruchomieniem operacyjnym tego lotniska w 2014 roku[[2]](#footnote-2), a także z rozbieżności w zakresie postępu prac nad projektem rozporządzenia w sprawie wpłaty lotniczej na rok 2014 oraz procesu zatwierdzania stawki jednostkowej opłat terminalowych na ten rok. Jednocześnie, koszty faktycznie poniesione przez Urząd Lotnictwa Cywilnego w części przypisanej do kosztów terminalowych były niższe zarówno od kosztów ujętych we wpłacie lotniczej na rok 2014, jak i od kosztów ujętych w tabelach sprawozdawczych opłat nawigacyjnych będących podstawą określenia stawki jednostkowej opłat terminalowych na 2014 rok. W związku z powyższym wpłata lotnicza na rok 2016 korygowana jest o różnicę pomiędzy faktycznym wykonaniem kosztów Urzędu Lotnictwa Cywilnego w 2014 roku dotyczącym terminalowych służb żeglugi powietrznej (3 282 657,03 PLN) a wartością uiszczoną we wpłacie lotniczej na rok 2014 w części dotyczącej kosztów terminalowych Urzędu (3 962 346,92 PLN) pomniejszoną o saldo korekty za 2014 rok związane ze stosowaniem mechanizmu wyrównawczego (652 159,99 PLN – wartość już ujęta powyżej w kalkulacji wpłaty lotniczej na rok 2016 jako rozliczenie 2014 roku dotyczące opłat terminalowych), co daje kwotę 27 529,88 PLN, pomniejszającą wpłatę lotniczą na rok 2016.

Do jednorazowych korekt, które nie będą stosowane w kolejnych latach, a które pomniejszają wpłatę lotniczą na rok 2016 zalicza się również korekty sald roku 2013 oraz 2014 dotyczących opłat terminalowych, określonych na podstawie faktycznego rozliczenia terminalowych kosztów Urzędu Lotnictwa Cywilnego poniesionych w tych latach względem wartości planowanych ujętych w tabelach sprawozdawczych opłat nawigacyjnych stanowiących podstawę określenia stawki jednostkowej opłat terminalowych odpowiednio na 2013 rok oraz na 2014 rok, w związku z koniecznością przeliczenia mechanizmu wyrównawczego przy uwzględnieniu różnicy pomiędzy SU-L całkowitymi a SU-L podlegającymi opłatom. Wpłata lotnicza na rok 2015 została skalkulowana z uwzględnieniem korekty w wysokości 496 985,80 PLN z tytułu rozliczenia pomiędzy faktycznie poniesionymi a planowanymi kosztami alokowanymi na terminalowe służby żeglugi powietrznej w 2013 roku. W toku prac nad Planem, zgodnie z uwagami otrzymanymi od organu EUROCONTROL weryfikującego na zlecenie Komisji Europejskiej część Planu dotyczącą opłat (Performance *Review Body – PRB*), powyższe rozliczenie zostało skorygowane poprzez przeliczenie ww. kwoty w taki sposób, jakby stawki jednostkowe opłat terminalowych były obliczane w oparciu o SU-L całkowite, a nie tylko te podlegające opłatom.[[3]](#footnote-3) Tym samym kwota rozliczenia ujęta we wpłacie lotniczej różniła się od tej ujętej w tabelach sprawozdawczych stanowiących podstawę określenia stawki jednostkowej opłat terminalowych na 2015 rok.

W związku z powyższym, z uwagi na faktyczne uwzględnienie w kalkulacji stawki jednostkowej opłaty terminalowej na 2015 rok ujemnej korekty o wartości większej niż wartość o jaką rzeczywiście skorygowana została wpłata lotnicza na rok 2015, wpłata lotnicza na rok 2016 została pomniejszona również o różnicę pomiędzy ww. saldami, tj. kwotę 8 818,04 PLN. Analogicznie, poprzez przeliczenie w taki sposób jakby stawki jednostkowe opłat terminalowych były obliczane w oparciu o SU-L całkowite, skorygowane zostało także rozliczenie pomiędzy faktycznie poniesionymi a planowanymi (ujętymi w tabelach sprawozdawczych stanowiących podstawę do określenia stawki jednostkowej opłaty terminalowej na 2014 rok) kosztami alokowanymi na terminalowe służby żeglugi powietrznej w 2014 roku przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Tym samym, wpłata lotnicza na rok 2016 została pomniejszona również o kwotę 14 400,40 PLN.

Zgodnie z art. 26d ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze wpłata lotnicza uiszczana jest corocznie w 12 miesięcznych ratach. Z przepisu tego, jak również pozostałych rozwiązań zawartych w art. 26d ustawy – Prawo lotnicze wynika, że wpłatę lotniczą określa się na dany rok kalendarzowy. W projektowanym rozporządzeniu określona została wpłata lotnicza dotycząca roku 2016.

 Termin wejścia w życie rozporządzenia określony na dzień 1 stycznia 2016 r. jest adekwatny do przepisów ustawy – Prawo lotnicze, zwłaszcza do art. 26d ust. 6, z którego wynika, że niezależnie od dnia wejścia w życie rozporządzenia raty należne za okres od 1 stycznia danego roku kalendarzowego do ostatniego dnia miesiąca, w którym weszło w życie rozporządzenie wydane na podstawie art. 26d ust. 7 (a więc dot. wpłaty lotniczej) wpłaca się w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie tego rozporządzenia. Z przepisu tego można również wywieść wniosek, że rozporządzenie w sprawie wpłaty lotniczej nie powinno wchodzić w życie wcześniej niż 1 stycznia danego roku kalendarzowego bowiem mogłoby wywoływać wątpliwość co do obowiązku uiszczenia pierwszej raty za przyszły rok kalendarzowy w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

**III. Informacje związane z procedowaniem projektu**

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych oraz nie wymaga przestawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu.

Stosownie do postanowień § 52 ust. 1 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. poz. 979) – projekt rozporządzenia zostanie także udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

1. Plan opracowany na podstawie przepisów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 390/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiającego system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych (Dz. Urz. UE L 128 z 09.05.2013, str. 1), zatwierdzony przez Zarząd Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej, po uprzednim zatwierdzeniu załącznika dotyczącego efektywności kosztowej na poziomie krajowym przez ministra właściwego do spraw transportu. [↑](#footnote-ref-1)
2. Decyzję o pomniejszeniu terminalowej bazy kosztowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego zaplanowanej na 2014 rok o koszty alokowane na lotnisko Radom-Sadków podjęto w październiku 2013 roku, już po zakończeniu prac nad rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 grudnia 2013 r. w sprawie wpłaty lotniczej w 2014 r. [↑](#footnote-ref-2)
3. Do 2014 roku w odniesieniu do opłat terminalowych stosowany był system pełnego zwrotu kosztów, określony *w rozporządzeniu nr 1794/2006/WE* , zgodnie z którym stawki jednostkowe opłat terminalowych obliczane były w oparciu o SU-L podlegające opłatom. Od 2015 roku w odniesieniu do opłat terminalowych stosowany jest mechanizm kosztów ustalonych, określony *w rozporządzaniu nr 391/201/UE.,* zgodnie z którym stawki jednostkowe opłat terminalowych obliczane są w oparciu o SU-L całkowite. W związku z powyższym korekcie podlegają nierozliczone salda z tytułu stosowania mechanizmu wyrównawczego z lat do 2014 roku (w odniesieniu do Urzędu Lotnictwa Cywilnego lata 2013-2014). Kwoty przeniesione w odniesieniu do lat 2013-2014 zostały przeliczone zgodnie z następującym wzorem: *wartość mechanizmu przed korektą x (SU-L całkowite / SU-L podlegające opłatom) = wartość mechanizmu po korekcie.* [↑](#footnote-ref-3)