

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**  
**z dnia ..... 2010 r.**

**zmieniające rozporządzenie w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań**  
**EUROCONTROL w zakresie przepisów systemu opłat trasowych**

Na podstawie art. 3 ust. 4 pkt 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.<sup>2)</sup>) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 7 kwietnia 2009 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań EUROCONTROL w zakresie przepisów systemu opłat trasowych (Dz. U. Nr 61, poz. 500) w § 6 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Stawkę, o której mowa w ust. 1, przelicza się co miesiąc na euro przy zastosowaniu średniego miesięcznego kursu wymiany euro z miesiąca poprzedzającego miesiąc, w którym został wykonany lot. Stosowany w tym celu kurs walutowy jest średnim miesięcznym krzyżowym kursem zamknięcia obliczonym przez Grupę Reutersa na podstawie dziennego kursu kupna euro.”.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

<sup>2)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340.

Za zgodność pod względem  
prawnym i redakcyjnym

ZASTĘPCA DYREKTORA  
Departamentu Prawnego



Flotrwww.inforlex.pl

## UZASADNIENIE

### 1. Cel wydania rozporządzenia:

Zmieniane rozporządzenie stanowi wykonanie upoważnienia z art. 3 ust. 4 pkt 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.). Ma ono na celu implementację do polskiego porządku prawnego dokumentów Europejskiej Organizacji ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej EUROCONTROL dotyczących systemu opłat trasowych:

- „Warunki stosowania systemu opłat trasowych oraz warunki uiszczania należności”,
- „Zasady określania podstawy kosztowej opłat trasowych oraz sposób obliczania stawek jednostkowych”.

Przedmiotowe dokumenty stanowią realizację kompetencji rozszerzonej Komisji, utworzonej na podstawie art. 1 ust. 3 Umowy Wielostronnej w sprawie opłat trasowych, sporządzonej w Brukseli dnia 12 lutego 1981 r. (Dz. U. z 2006 r. Nr 238, poz. 1725), w związku z art. 1 ust. 2 Międzynarodowej Konwencji o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej EUROCONTROL, sporządzonej w Brukseli 13 grudnia 1960 r., zmienionej Protokołem dodatkowym z dnia 6 lipca 1970 r., zmienionej Protokołem z dnia 21 listopada 1978 r., w całości zmienionej Protokołem z dnia 12 lutego 1981 r. (Dz. U. 2006 Nr 238, poz. 1723), które to kompetencje wynikają z art. 3 ust. 2 wspomnianej powyżej Umowy Wielostronnej.

Polska, jako członek organizacji EUROCONTROL, zobowiązana jest implementować przepisy ustalone w jej ramach oraz zapewnić ich przestrzeganie. Wyżej wymienione przepisy określają sposób ustalania opłat trasowych oraz sposób kalkulacji podstawy kosztowej opłat trasowych.

Proponowana zmiana rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 kwietnia 2009 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań EUROCONTROL w zakresie przepisów systemu opłat trasowych (Dz. U. Nr 61, poz. 500) wiąże się z pomyłką, jaka powstała w zapisie ustępu 2 w paragrafie 6, w wyniku której przelicza się „złote na złote”. Tym samym celem wydania przedmiotowego rozporządzenia jest wyeliminowanie przedmiotowej pomyłki i zapewnienie poprawności treści aktu prawnego.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

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

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej.

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

### 1. Podmioty, na które oddziałuje projektowane rozporządzenie:

Wyznaczone – zgodnie z odrębnymi przepisami – instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz Prezes ULC.

### 2. Konsultacje społeczne:

Projekt został skonsultowany z następującymi podmiotami:

- 1) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej,
- 2) Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej,
- 3) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”,
- 4) Związek Regionalnych Portów Lotniczych,
- 5) Aeroklub Polski,
- 6) Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.,
- 7) AD Astra Executive Charter sp. z o.o.,
- 8) Blue Jet sp. z o.o.,
- 9) Eurolot S. A.,
- 10) IBEX – U.L. sp. z o.o.,
- 11) Sky Taxi sp. z o.o.,
- 12) Sprintair S.A.,
- 13) Sprintair Cargo sp. z o.o.,
- 14) SPZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe,
- 15) Air Italy Polska sp. z o.o.,
- 16) Jet Air sp. z o.o.,
- 17) General Aviation sp. z o.o.,
- 18) Exin sp. z o.o.,
- 19) Aviation Support,
- 20) IATA Polska,
- 21) BARIP,
- 22) Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego,
- 23) Związek Zawodowy Pracowników Służb Ruchu Lotniczego PPL,
- 24) Związek Zawodowy Pracowników Portu Lotniczego Warszawa- Okęcie PPL,
- 25) Związek Zawodowy Pracowników PLL LOT S.A.

W procesie konsultacji społecznych uwagi zostały zgłoszone przez PLL LOT S.A. i PAŻP.

Otrzymana uwaga PLL LOT S.A. dotycząca dokonania zmian w treści uzasadnienia została uwzględniona.

Uwaga PAŻP dotycząca zmiany § 5 projektowanego rozporządzenia nie została uwzględniona z uwagi na fakt, iż wykraczała ona poza zakres przedmiotowej regulacji. Przepis zawarty w § 5 aktualnie obowiązującego rozporządzenia został wprowadzony w związku z uwagami zgłaszanymi na etapie prac legislacyjnych przez Rządowe Centrum Legislacji, wskazującymi na konieczność określenia sposobu i trybu wprowadzania przedmiotowych zachęt jako warunek wydania rozporządzenia. Z tego też powodu nie wydaje się możliwe wykreślenie przedmiotowego paragrafu z treści rozporządzenia. Odnosząc się natomiast do propozycji PAŻP dotyczącej zmiany brzmienia przedmiotowego paragrafu należy wskazać, że dokonywanie takiej zmiany w obecnej chwili nie jest zasadne. Wynika to w szczególności z faktu, iż aktualnie prowadzone są prace na forum UE zmierzające do nowelizacji rozporządzenia Komisji (WE) nr 1794/2006 z dnia 6 grudnia 2006 r. ustanawiającego wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej, która to nowelizacja swoim zakresem obejmie również treść art. 12 dotyczącego systemu zachęt. Skutkiem zmiany art. 12 rozporządzenia nr 1794/2006 będzie także prawdopodobnie stosowna zmiana przepisów EUROCONTROL celem zapewnienia spójności regulacji wspólnotowych i EUROCONTROL. Dopiero po dokonaniu zmian w ww. przepisach możliwe będzie przygotowanie ewentualnych regulacji krajowych dotyczących sposobu i trybu ewentualnego wprowadzania systemu zachęt, który jednocześnie uwzględniać powinien tryb ustalania planów dotyczących skuteczności działania służb żeglugi powietrznej (w zakresie uregulowań dotyczących tych planów również aktualnie prowadzone są prace na forum UE).

Brzmienie przepisu § 5 zaproponowane przez PAŻP nie jest wystarczające, w szczególności ze względu na brak określenia aktu/dokumentu, którym właściwe organy miałyby wprowadzić system zachęt, jak również trybu jego wprowadzania – samo odwołanie do przepisów rozporządzenia 1794/2006 nie jest wystarczające. Wątpliwości budzi również ustanawianie takiego systemu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, w szczególności ze względu na fakt, iż wprowadzona powinna zostać jednolita procedura dla wszystkich służb żeglugi powietrznej oraz instytucji ich zapewniających, nie tylko tych należących do sektora finansów publicznych. Mając na uwadze wątpliwości wskazane powyżej dotyczące propozycji zapisu zgłoszonego przez PAŻP, jak również prowadzone aktualnie prace na forum unijnym, uwzględniając także zasadność możliwie pilnego wyeliminowania pomyłki w zakresie przeliczania walut (zgodnie z celem nowelizacji rozporządzenia), proponuje się pozostawienie § 5 rozporządzenia w dotychczasowym kształcie, a tym samym nie rozszerzanie zakresu nowelizacji.

### **3. Wpływ na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego:**

Wprowadzenie niniejszego rozporządzenia nie powoduje skutków finansowych dla sektora finansów publicznych, w tym budżetu państwa ani budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

### **4. Wpływ na rynek pracy:**

Przepisy rozporządzenia nie wpłyną na rynek pracy.

### **5. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorców:**

Projektowana regulacja nie wywiera bezpośredniego wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorstw.

**6. Wpływ na sytuację i rozwój regionalny:**

Regulacja nie ma bezpośredniego przełożenia na sytuację i rozwój regionalny.