

Projekt 21.06.2013 r.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I
GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾

z dnia2013 r.

w sprawie wysokości wpłaty lotniczej w 2014 r.

Na podstawie art. 26d ust. 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa wysokość wpłaty lotniczej z tytułu kosztów realizowania przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego zadań państwowej władzy nadzorującej związanych z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej, o której mowa w art. 26d ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, zwanej dalej „wpłatą lotniczą”.

§ 2. Wysokość wpłaty lotniczej na rok 2014, ustalonej zgodnie z art. 26d ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, wynosi 11.189.045 zł.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2014 r.

MINISTER TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI
MORSKIEJ

W porozumieniu:

MINISTER FINANSÓW

¹⁾ Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494 oraz z 2012 r. poz. 1396).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 951 i 1544 oraz z 2013 r. poz. 134.

UZASADNIENIE

Przedmiotowa regulacja stanowi wykonanie przepisu art. 26d ust. 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933, 951 i 1544 oraz z 2013 r. poz. 134).

Niniejsze rozporządzenie stanowi kontynuację rozporządzeń wydawanych corocznie – od roku 2012 w oparciu o 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 oraz warunki i terminy jej uiszczenia określone są w treści ustawy – Prawo lotnicze (art. 26d ust. 1–6), natomiast jedyną kwestią pozostałą do uregulowania w rozporządzeniu jest wysokość wpłaty.

Konieczność wydania niniejszego rozporządzenia wynika z przepisów rozporządzenia Komisji (WE) nr 1794/2006 z dnia 6 grudnia 2006 r. ustanawiającego wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej oraz rozporządzenia nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej. Przytoczone powyżej akty unijne stanowią, iż opłaty nawigacyjne – których elementem są koszty Urzędu Lotnictwa Cywilnego związane ze sprawowaniem nadzoru nad służbami żeglugi powietrznej – ustalone są na okres roku kalendarzowego. Tym samym na każdy rok wydawane jest odrębne rozporządzenie określające wysokość wpłaty na dany rok.

Zgodnie z wymienionymi powyżej unijnymi aktami prawnymi, opłaty nawigacyjne muszą być ustalone w oparciu o koszty ponoszone w związku z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej, na które to koszty składają się koszty ponoszone przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz przez 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 mogą być wliczane do podstawy kosztowej opłat nawigacyjnych tylko i wyłącznie te koszty, które są ponoszone przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, którego Prezes 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 2014 uwzględnia koszty ponoszone przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (Polską Agencję Żeglugi Powietrznej), w roku 2014 wyniesie 11.189.045 PLN. Na tę kwotę składają się wydatki Urzędu Lotnictwa Cywilnego związane ze służbami żeglugi powietrznej planowane na 2014 r., stanowiące tzw. koszty ustalone, określone w treści krajowego planu skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej na lata 2012–2014¹⁾ (KPSD), w wysokości 11 214 559 PLN, korekta inflacyjna za rok 2012 dotycząca opłat trasowych, powiększająca kwotę wpłaty, w wysokości 43 418 PLN oraz saldo roku 2012 dotyczące opłat terminalowych, pomniejszające kwotę wpłaty lotniczej na rok 2014 (w związku z nadmiernym pokryciem wydatków Urzędu Lotnictwa Cywilnego poniesionych w roku 2012), w wysokości 68 932 PLN.

Wpłata lotnicza 2014	
Wydatki ULC 2014 związane z żeglugą powietrzną planowane na 2014 wg KPSD	11 214 559
Korekta inflacyjna 2012 (koszty trasowe)	43 418
Rozliczenie 2012 (koszty terminalowe)	-68 932
Wpłata lotnicza ogółem	11 189 045

Kwota ta została skalkulowana zgodnie z przepisami rozporządzenia 1794/2006/WE w brzmieniu nadanym rozporządzeniem 1191/2010/UE i odzwierciedla koszty ponoszone przez Urząd w związku ze sprawowaniem nadzoru nad służbami żeglugi powietrznej, w tym różnicę pomiędzy rzeczywiście poniesionymi a planowanymi wydatkami roku 2012 w zakresie opłat terminalowych (saldo dodatnie wynikające z nadmiernego pokrycia kosztów związanych ze służbami terminalowymi w roku 2012, o którym mowa w pkt 2.2 vi) załącznika V do rozporządzenia 1794/2006/WE w brzmieniu nadanym rozporządzeniem

¹⁾ Plan opracowany na podstawie przepisów rozporządzenia Komisji (UE) nr 691/2010 z dnia 29 lipca 2010 r. ustanawiającego system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2096/2005 ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej zatwierdzony przez ministra właściwego do spraw transportu i przyjęty przez Komisję Europejską w 2012 roku.

1191/2010/UE).

Kalkulacja planowanych na 2014 rok kosztów związanych z żeglugą powietrzną (kosztów ustalonych) oparta została o zaangażowanie pracowników Urzędu Lotnictwa Cywilnego w zadania związane ze służbami żeglugi powietrznej, z uwzględnieniem planowanego kształtowania się w roku 2014 czynników zewnętrznych wpływających na ilość nakładu pracy pracowników Urzędu Lotnictwa Cywilnego w obszarze służb żeglugi powietrznej (do czynników tych należą m.in. liczba instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, liczba organów zapewniających te służby, liczba licencjonowanego przez Prezesa Urzędu personelu kontroli ruchu lotniczego, liczba ośrodków szkolenia personelu służb ruchu lotniczego) oraz o ogólny budżet Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Określone w treści niniejszego rozporządzenia koszty Urzędu planowane na rok 2014 odpowiadają kwocie kosztów ustalonych Urzędu Lotnictwa Cywilnego określonej w zatwierdzonym przez ministra właściwego ds. transportu oraz przyjętym przez Komisję Europejską planie skuteczności działania służb żeglugi powietrznej na lata 2012–2014. Obejmują one koszty związane ze służbami trasowymi i terminalowymi.

Kalkulacja salda roku 2012 została sporządzona w sposób analogiczny jak w latach poprzednich w oparciu o budżet Urzędu oraz klucz zatrudnienia. W porównaniu z wartościami planowanymi na rok 2012, faktyczne wykonanie wykazało nieznacznie niższe zaangażowanie w realizację zadań związanych ze służbami terminalowymi (przy nieznacznie wyższym zaangażowaniu w zadania związane ze służbami trasowymi), co skutkuje niższym niż plan wykonaniem kosztów terminalowych, a tym samym powstaniem dodatniego salda pomniejszającego wpłatę lotniczą na rok 2014.

Należy wskazać, iż w odróżnieniu od lat poprzednich 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 (zmiana rozporządzenia 1794/2006/WE wprowadzona rozporządzeniem 1191/2010/UE), zgodnie z którą 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), natomiast w zakresie opłat terminalowych, w związku z art. 2 akapit drugi rozporządzenia 1191/2010/UE 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, w konsekwencji czego w zakresie kosztów terminalowych rozliczanie salda będzie stosowane do roku 2014 włącznie (saldo przeniesione na rok 2016).

Nowym elementem tegorocznej kalkulacji wysokości wpłaty jest tzw. korekta inflacyjna. Wynika ona z brzmienia art. 6 ust. 1 akapit trzeci rozporządzenia 1794/2006 w brzmieniu nadanym rozporządzeniem 1191/2010, zgodnie z którym różnicę między kosztami ustalonymi wyrażonymi w wartościach nominalnych przed okresem odniesienia oraz ustalonymi kosztami dostosowanymi w oparciu o faktyczną inflację odnotowaną przez Komisję (Eurostat) dla danego roku przenosi się nie później niż na rok $n+2$ (dla roku 2012 na rok 2014). Na etapie opracowywania krajowego planu skuteczności działania służb żeglugi powietrznej na lata 2012–2014 przyjęto wskaźniki inflacji na poziomie: 4,053% dla roku 2011 oraz 2,895% dla roku 2012, podczas gdy rzeczywista inflacja wg danych Eurostat wyniosła w tym okresie, odpowiednio, 3,9% oraz 3,7%. Powyższa różnica w poziomach inflacji (wyższa rzeczywista inflacja niż zakładana) skutkuje powstaniem korekty powiększającej wysokość wpłaty na rok 2014. W związku ze wspomnianym wyżej rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 października 2012 r. ww. korekta inflacyjna liczona jest tylko w odniesieniu do opłat trasowych.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Regulacje zawarte w projektowanym rozporządzeniu nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.), zatem nie podlega ono notyfikacji.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Stosownie do postanowień § 11a ust. 1 i ust. 2 pkt 1 uchwały Nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

Podmioty, na które oddziałuje przedmiotowe rozporządzenie:

- 1) Urząd Lotnictwa Cywilnego;
- 2) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej;
- 3) użytkownicy statków powietrznych wykonujący loty w polskiej przestrzeni powietrznej.

Konsultacje społeczne:

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z następującymi podmiotami:

1. AD Astra Executive Charter S.A.;

2. Air Poland sp. z o.o.;

3. AOPA Poland;

4. BARIP Poland;

5. Bingo Airways sp. z o.o.;

6. Blue Jet sp. z o.o.;

7. Business Center Club- Związek Pracodawców;

8. Enter Air sp. z o.o.;

9. Eurolot S. A.;

10. Exin sp. z o.o.;

11. Flyjet sp. z o.o.;

12. Forum Związków Zawodowych;

13. General Aviation Services sp. z o.o.;

14. HELICOPTER. PL S.A.;

15. IATA Polska;

16. IBCOL Polska sp. z o.o.;

17. Ibex - U.L. sp. z o.o.;

18. Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej PIB;

19. Krajowa Rada Lotnictwa;

20. Lotnicze Przedsiębiorstwo Usługowe „Heliseco” sp. z o.o.;

21. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;

22. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;

23. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej;

24. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan;

Sformatowano: Angielski
(USA)

Sformatowano: Angielski
(USA)

Sformatowano: Angielski
(USA)

25. Polskie Linie Lotnicze LOT S. A.;
26. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
27. Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”;
28. Salt Aviation sp. z o. o.;
29. SILVAIR sp. z o.o.;
30. Sky Taxi sp. z o.o.;
31. Small Planet Airlines sp. z o.o.;
32. Sprintair Cargo sp. z o.o.;
33. Sprintair S. A.;
34. SPZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe;
35. Travel Service Polska sp. z o.o.;
36. Związek Regionalnych Portów Lotniczych;
37. Związek Rzemiosła Polskiego;
38. Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego;
38. Związek Zawodowy Pracowników Portu Lotniczego Warszawa – Okęcie;
39. Związek Zawodowy Pracowników PPL, pracowników spółek z udziałem przedsiębiorstwa i lotnisk niekomunikacyjnych;
40. Związek Zawodowy Pracowników Ruchu Lotniczego;
41. Związek Zawodowy Pracowników Technicznych Ruchu Lotniczego.

Sformatowano: Angielski
(USA)

Sformatowano: Angielski
(USA)

Projekt zostanie także umieszczony na stronie BIP Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Wpływ na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego – wprowadzenie niniejszego rozporządzenia nie będzie skutkowało istotnymi zmianami w zakresie dochodów budżetu państwa w roku 2014 względem lat wcześniejszych. Kwota wpłaty lotniczej na roku 2012 wyniosła 10.836.111 PLN, a w roku 2013 wynosi 11.469.677 PLN. Rozporządzenie nie wpłynie na budżety jednostek samorządu terytorialnego.

Wpływ na rynek pracy – przepisy rozporządzenia nie wpłyną na rynek pracy.

Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw – projektowana regulacja, ze względu na kwotę wpłaty zbliżoną wysokością do lat poprzednich, co do zasady nie wpłynie na przedsiębiorstwa transportu lotniczego (przewoźników lotniczych) oraz innych użytkowników statków powietrznych wykonujących loty w polskiej przestrzeni powietrznej, w szczególności mając na uwadze rosnący ruch

lotniczy, którego skutkiem jest wyższy mianownik działania służącego ustaleniu wysokości stawki opłaty nawigacyjnej (gdzie licznikiem jest kwota kosztów), skutkujący utrzymaniem stawki opłaty na zbliżonym poziomie.

Wpływ na sytuację i rozwój regionalny – ze względu na kwotę wpłaty zbliżoną wysokością do lat poprzednich projektowana zmiana przepisów nie wpłynie na konkurencyjność regionów w Polsce.