

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾

z dnia 2014 r.

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 2013r. poz. 1393) zarządza się, co następuje:

§ 1. Wprowadza się do stosowania, z zastrzeżeniem przepisów rozporządzenia, wymagania międzynarodowe w zakresie przepisów systemu opłat trasowych, ustanowione przez Europejską Organizację do Spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL) obejmujące:

- 1) Warunki stosowania systemu opłat trasowych oraz warunki uiszczania należności;
- 2) Zasady ustalania podstawy kosztowej dla opłat trasowych i obliczania stawek jednostkowych.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) rozporządzeniu nr 1794/2006 – rozumie się przez to 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.);
- 2) rozporządzeniu nr 691/2010 – rozumie się przez to 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 (Dz. Urz. UE L 201 z 03.08.2010, str. 1, z późn. zm.);
- 3) rozporządzeniu nr 390/2013 – rozumie się przez to rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 390/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiające system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych (Dz. Urz. UE L 128 z 09.05.2013, str. 1);

¹⁾ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 27 listopada 2013 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1391).

- 4) rozporządzeniu nr 391/2013 – rozumie się przez to rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 391/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiające wspólny system opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej (Dz. Urz. UE L 128 z 09.05.2013, str. 31);
- 5) FIR Warszawa – rozumie się przez to rejon informacji powietrznej stanowiący przestrzeń powietrzną, określony zgodnie z § 3 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 listopada 2008 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni (Dz. U. Nr 210, poz. 1324 oraz z 2012 r. poz. 784), w którym zapewniana jest służba informacji powietrznej i służba alarmowa;
- 6) funkcjonalnym bloku przestrzeni powietrznej – rozumie się przez to funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej, o którym mowa w art. 2 pkt 25 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającego ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 1 z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 23), ustanowiony z udziałem Rzeczypospolitej Polskiej;
- 7) instytucji – rozumie się przez to instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej;
- 8) opłacie trasowej – rozumie się przez to opłatę, o której mowa w:
 - a) art. 3 ust. 2 rozporządzenia nr 1794/2006 – do dnia 31 grudnia 2014 r. lub
 - b) art. 4 ust. 2 rozporządzenia nr 391/2013 – od dnia 1 stycznia 2015 r.;
- 9) planie skuteczności działania – rozumie się przez to plan skuteczności działania, o którym mowa w:
 - a) art. 10 ust. 1 rozporządzenia nr 691/2010 dla planu obowiązującego do dnia 31 grudnia 2014 r. lub
 - b) art. 11 ust. 1 rozporządzenia nr 390/2013 dla planu obowiązującego od dnia 1 stycznia 2015 r.– opracowany na poziomie krajowym albo na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej;
- 10) Prezesie Urzędu – rozumie się przez to Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 11) ustawie – rozumie się przez to ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

§ 3. Prezes Urzędu ogłasza w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zgodnie z art. 23 ust. 2 pkt 1 oraz art. 130 ust. 11 ustawy, wymagania, o których mowa w § 1, oraz ich zmiany.

§ 4. 1. Ustalona w złotych stawkę jednostkową opłaty trasowej dla FIR Warszawa, przelicza się na euro co miesiąc, przy zastosowaniu średniego miesięcznego kursu wymiany euro do złotego z miesiąca poprzedzającego miesiąc, w którym został wykonany lot. Stosowany w tym celu kurs wymiany walut jest średnim miesięcznym kursem zamknięcia obliczonym przez Grupę Reutera na podstawie dziennego kursu kupna euro.

2. Przeliczenie, o którym mowa w ust. 1, nie ma zastosowania do regionalnej administracyjnej stawki jednostkowej, która wyrażana jest w euro.

§ 5. Zwolnienia z opłat trasowych dla FIR Warszawa określa art. 130 ust. 6 ustawy oraz:

- 1) art. 9 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 1794/2006 – do dnia 31 grudnia 2014 r.;
- 2) art. 10 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 391/2013 – od dnia 1 stycznia 2015 r.

§ 6. Strefy pobierania opłat trasowych określają przepisy wydane na podstawie art. 130 ust. 9 ustawy.

§ 7. Czas trwania okresu odniesienia dla systemu skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej określa art. 8 ust. 1 rozporządzenia nr 390/2013.

§ 8. 1. Podstawę kosztową dla opłat trasowych określa się w złotych.

2. Jeżeli na podstawie wiążącej Rzeczpospolitą Polską umowy międzynarodowej dotyczącej utworzenia funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej ustalono wspólną strefę pobierania opłat trasowych, koszty krajowe uwzględniane w podstawie kosztowej obliczanej dla takiej strefy są przeliczane na euro lub inną walutę, w której jest obliczana stawka jednostkowa dla takiej strefy, zgodnie z art. 17 ust. 2 rozporządzenia nr 391/2013.

3. Notyfikacja waluty do EUROCONTROL, polegająca na przekazaniu informacji zgodnie z art. 17 ust. 1 rozporządzenia nr 391/2013, odbywa się zgodnie z postanowieniami umowy, o której mowa w ust. 2.

§ 9. Przekazywanie informacji dotyczących podstaw kosztowych opłat trasowych do Centralnego Biura Opłat Trasowych EUROCONTROL odbywa się zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 130 ust. 9 ustawy.

§ 10. Stawki jednostkowe opłat trasowych są ustalane na dany rok kalendarzowy.

§ 11. Warunki i sposób przeprowadzania konsultacji z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej określa art. 9 rozporządzenia nr 391/2013 oraz przepisy wydane na podstawie art. 130 ust. 9 ustawy.

§ 12. Publikacja sprawozdań rocznych instytucji odbywa się zgodnie z art. 128a ustawy oraz ustawą z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2013 r. poz. 330 i 613).

§ 13. 1. Instytucja zapewniająca służby meteorologiczne prowadzi ewidencję urządzeń, służb, produktów i funkcji lotniczej informacji meteorologicznej zgodnie z pkt 2.4.7.2 wymagań międzynarodowych, o których mowa w § 1 pkt 2.

2. Instytucja zapewniająca służby meteorologiczne udostępnia przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej na ich żądanie dokumentację dotyczącą przejrzystego systemu rachunkowości kosztów.

§ 14. System zachęt w stosunku do instytucji ustanawia się i stosuje zgodnie z:

- 1) art. 11a-12 rozporządzenia nr 1794/2006 oraz art. 11 rozporządzenia nr 691/2010 – do dnia 31 grudnia 2014 r.;
- 2) art. 13-15 rozporządzenia nr 391/2013 oraz art. 12 rozporządzenia nr 390/2013, z uwzględnieniem przepisów wydanych na podstawie art. 127 ust. 8 ustawy – od dnia 1 stycznia 2015 r.

§ 15. Wyłączenie z podziału ryzyka związanego z ruchem ustalonych kosztów 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 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. L 96 z 31.03.2004, str. 10, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 31) jest określane w planie skuteczności działania.

§ 16. 1. Od dnia 1 stycznia 2015 r. system zachęt w stosunku do użytkowników przestrzeni powietrznej obejmujący opłaty trasowe, stanowiący modulację opłat, o której mowa w art. 16 rozporządzenia nr 391/2013, na wniosek instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego zatwierdza Prezes Urzędu, z zastrzeżeniem ust. 5.

2. Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego konsultuje propozycję systemu zachęt, o którym mowa w ust. 1, z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej, a następnie przedkłada do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu, w terminie nie później niż na 91 dni przed ich planowanym wejściem w życie.

3. Wraz z propozycją systemu zachęt, o której mowa w ust. 2, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego przedstawia Prezesowi Urzędu uzasadnienie spełnienia przez

proponowany system zachęt wymagań określonych w art. 16 rozporządzenia nr 391/2013 oraz wymagań międzynarodowych, o których mowa w § 1 pkt 2.

4. Zatwierdzony przez Prezesa Urzędu system zachęt jest publikowany w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, w Zbiorze Informacji Lotniczych (AIP Polska) oraz w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

5. System zachęt w stosunku do użytkowników przestrzeni powietrznej ustanawiany na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, wprowadza się zgodnie z wiążącą Rzeczpospolitą Polską umową międzynarodową dotyczącą utworzenia funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej.

§ 17. Zwrot instytucji kosztów z tytułu zapewniania trasowych służb żeglugi powietrznej dla lotów zwolnionych z opłat trasowych następuje zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 130 ust. 8 ustawy.

§ 18. Na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nie stosuje się przepisów pkt 3.8 wymagań międzynarodowych, o których mowa w § 1 pkt 2, dotyczących państw o wysokiej inflacji.

§ 19. 1. Kompetencje i zadania „Umawiającego się Państwa”, o których mowa w pkt 2.1, 2.3.4.2, 3.3.2, 3.3.4.2 lit. f, 3.4.1 akapit ostatni, 3.4.2 akapit przedostatni wymagań międzynarodowych, o których mowa w § 1 pkt 2, wykonuje Prezes Urzędu.

2. Kompetencję „Umawiającego się Państwa”, o której mowa w pkt 2.5.3 akapit drugi wymagań międzynarodowych, o których mowa w § 1 pkt 2, wykonuje Prezes Urzędu w drodze akceptacji propozycji alokacji przedłożonej przez instytucję w ramach propozycji kosztów ustalonych na etapie sporządzania projektu planu skuteczności działania.

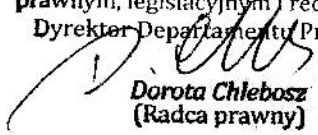
§ 20. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 kwietnia 2009 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań EUROCONTROL w zakresie przepisów systemu opłat trasowych (Dz. U. Nr 61, poz. 500 oraz z 2010 r. Nr 77, poz. 508).

§ 21. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

MINISTER

INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

Za zgodność pod względem
prawnym, legislacyjnym i redakcyjnym
Dyrektor Departamentu Prawnego


Dorota Chlebosz
(Radca prawny)

12.05.14

UZASADNIENIE

I. Cel wydania rozporządzenia

Niniejsze rozporządzenie stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego wynikającego z art. 3 ust. 4 pkt 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393).

Przedmiotowe rozporządzenie ma na celu wprowadzenie do polskiego porządku prawnego zaktualizowanych wersji dokumentów Europejskiej Organizacji do spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej EUROCONTROL regulujących zagadnienia związane z ustalaniem opłat trasowych: *Zasad ustalania podstawy kosztowej dla opłat trasowych i obliczania stawek jednostkowych oraz Warunków stosowania systemu opłat trasowych oraz warunków uiszczania należności.*

Zmiana ww. przepisów EUROCONTROL dokonana w 2011 r. oraz – w zakresie *Zasad ustalania podstawy kosztowej dla opłat trasowych i obliczania stawek jednostkowych* – w roku 2013 podyktowana była zmianami, jakie dokonały się w prawie Unii Europejskiej wskutek:

1) wejścia w życie:

- a. rozporządzenia Komisji (UE) nr 1191/2010 z dnia 16 grudnia 2010 r. zmieniającego 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”,
- b. 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 wymagania dotyczące zapewnienia służb żeglugi powietrznej (Dz. Urz. UE L 201 z 03.08.2010, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 691/2010”;

2) oraz obowiązku stosowania:

- a. rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 390/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiającym system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych (Dz. Urz. UE L 128 z 09.05.2013, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 390/2013”,
- b. rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 391/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiającym 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”.

Rozporządzenie nr 390/2013 oraz rozporządzenie nr 391/2013 weszły w życie dwudziestego dnia po opublikowaniu i choć co do zasady stosuje się je od drugiego okresu odniesienia (od roku 2015), to znaczna ich część, zgodnie z art. 27 ust. 2 rozporządzenia nr

390/2013 oraz art. 22 ust. 2 rozporządzenia nr 391/2013, stosuje się już od dnia ich wejścia w życie.

Główne zmiany jakie dokonały się w dokumentach dotyczą zmian w zakresie metodologii obliczania podstawy kosztowej opłat trasowych, a także rozliczania kosztów ponoszonych przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej. Najważniejsza zmiana polega na wprowadzeniu w art. 11a rozporządzenia nr 1191/2010 nowej, alternatywnej wobec dotychczas stosowanej metody pełnego odzyskiwania kosztów, metody ustanawiania i rozliczania kosztów opłat trasowych oraz ustanawiania stawek jednostkowych. Rozporządzenie nr 1191/2010 wprowadza bowiem metodę ustanawiania stawek jednostkowych opłat trasowych w oparciu o odzyskiwanie kosztów ustalonych (metodę kosztów ustalonych). Ten sposób ustanawiania kosztów jest wiążący dla wszystkich Umawiających się Państw będących jednocześnie członkami Unii Europejskiej, a więc także dla Rzeczypospolitej Polskiej.

Wprowadzane do stosowania dokumenty EUROCONTROL stanowią kompetencję 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. z 2006 r. Nr 238, poz. 1723), które to kompetencje wynikają z art. 3 ust. 2 wspomnianej powyżej Umowy Wielostronnej. Rzeczpospolita Polska jako członek EUROCONTROL zobowiązana jest do implementacji ww. przepisów, a także skutecznego zapewnienia ich przestrzegania.

Należy wskazać, iż wprowadzane wymagania EUROCONTROL w znacznej mierze stosuje się już aktualnie na mocy przepisów UE, w szczególności rozporządzenia nr 1794/2006. Przepisy EUROCONTROL mają jednak bardziej szczegółowy charakter i często doprecyzowują przepisy unijne.

Przedmiotowe przepisy EUROCONTROL regulują przede wszystkim kwestie ustalania opłat trasowych, będących jednym z dwóch rodzajów opłat nawigacyjnych, określają kategorie kosztów, które należy zidentyfikować w trakcie prac nad podstawą kosztową tych opłat, jak również określają wymogi sprawozdawcze dla prezentacji ww. kosztów, a także opisują możliwe do zastosowania metody rozliczania różnicy powstałej w wyniku przeszacowania lub niedoszacowania kosztów zapewnianych służb. Za pomocą ww. dokumentów wprowadza się również specjalistyczną terminologię w zakresie kategoryzacji kosztów i ich kalkulacji w ramach systemu EUROCONTROL. Wymagania te opisują, jakie kategorie kosztów należy uwzględnić w poszczególnych grupach kosztów (kosztów poszczególnych rodzajów służb żeglugi powietrznej oraz w poszczególnych grupach kosztów rodzajowych) oraz określają, w jaki sposób ustalana jest regionalna administracyjna stawka jednostkowa (która stanowi jednostkowy koszt obsługi wielostronnego systemu opłat

trasowych przez Centralne Biuro Opłat Trasowych (CRCO) EUROCONTROL). Wprowadzają one również uregulowania dotyczące terminów i sposobu regulowania przez przewoźników lotniczych należności z tytułu opłat trasowych wobec CRCO.

Do systemu opłat trasowych EUROCONTROL należą także państwa spoza Unii Europejskiej, w związku z czym wprowadzane niniejszym rozporządzeniem wymagania międzynarodowe określają dwa alternatywne sposoby ustanawiania podstawy kosztowej opłat trasowych. Pierwszy wiążący wszystkie państwa Unii Europejskiej, w tym Rzeczpospolitą Polską (o czym była mowa już wcześniej), oraz alternatywny system, z którego korzystać mogą państwa będące członkami wielostronnego systemu opłat trasowych niebędące członkami Unii Europejskiej.

Niektóre z przepisów EUROCONTROL pozostawiają Umawiającym się Państwom ograniczoną dowolność ich stosowania. W konsekwencji koniecznym jest doprecyzowanie niektórych zapisów w przedmiotowym rozporządzeniu.

Przepisy rozporządzenia bezpośrednio transponują do polskiego porządku prawnego wymagania międzynarodowe określone w dokumentach EUROCONTROL, a także wskazują, w jaki sposób należy realizować te postanowienia zawarte w dokumentach, które wymagały podjęcia przez Państwa - Strony Umowy Wielostronnej ich suwerennej decyzji. Przepisy rozporządzenia precyzują także organy właściwe do realizacji określonych w tych dokumentach obowiązków.

Znaczna część przepisów niniejszego rozporządzenia jest tożsama z obowiązującymi dotychczas przepisami 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, z późn. zm.).

II. Zakres regulacji

Znaczenie pojęć - § 2

Zakresem § 2 wprowadzono wykorzystywane w dalszej treści rozporządzenia pojęcia rozporządzenia nr 1794/2006, rozporządzenia nr 691/2010, rozporządzenia nr 390/2013, rozporządzenia nr 391/2013 oraz ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze. W definicjach zamieszczono także pojęcia: FIR Warszawa, funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej, instytucja, opłata trasowa, plan skuteczności działania, Prezes Urzędu.

Publikacja w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego - § 3

Przepis ten informuje o obowiązku publikacji w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego wymagań międzynarodowych, o których mowa w przedmiotowym rozporządzeniu, a także wszelkich zmian, jakie do tych dokumentów się wprowadza. Obowiązek ten wynika wprost z art. 23 pkt 1 oraz art. 130 ust. 11 ustawy – Prawo lotnicze, a także art. 10 wprowadzanych *Warunków stosowania systemu opłat trasowych oraz warunków uiszczania należności*.

Wymagania dotyczące opłat trasowych - § 4-6, § 8, § 10 i § 17

Rozporządzenie precyzuje zagadnienia, które w wymaganiach międzynarodowych nie są jednoznacznie określone lub wskazanych jest kilka sposobów rozwiązania danego zagadnienia. W rozporządzeniu zostały określone przyjęte przez Rzeczpospolitą Polską rozwiązania, a także wskazano na istniejące akty prawne regulujące daną kwestię na poziomie krajowym.

Przepisy § 4 oraz § 8 określają walutę stosowaną przy obliczaniu stawek jednostkowych opłat trasowych, a także podstawy kosztowej tychże opłat. Zgodnie z przyjętymi zasadami podstawę kosztową określa się w złotych polskich, chyba że Rzeczpospolita Polska utworzy, na podstawie wiążących ją umów międzynarodowych, funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej. W takiej sytuacji koszty służb trasowych Rzeczypospolitej Polskiej uwzględniane w podstawie kosztowej dla funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej są przeliczane na euro lub inną walutę, w której obliczana jest stawka jednostkowa dla wspólnej strefy pobierania opłat. Stosowana waluta, która zgodnie z przepisami unijnymi musi być walutą euro albo jedną z walut umawiających się państw, określana jest w umowie międzynarodowej dotyczącej tworzenia funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, która to umowa określa także sposób notyfikacji tej waluty do EUROCONTROL (w ramach realizacji obowiązku określonego w art. 17 ust. 1 rozporządzenia nr 391/2013). Wprowadzenie tych przepisów związane jest z art. 7 ust. 2 *Warunków stosowania systemu opłat trasowych oraz warunków uiszczania należności* oraz pkt 1.4.2 *Zasad ustalania podstawy kosztowej dla opłat trasowych i obliczania stawek jednostkowych*. W rozporządzeniu wskazano także, iż przeliczeniu ze złotych na euro, o którym mowa w § 4 ust. 1, nie podlega regionalna administracyjna stawka jednostkowa (stanowiąca wynagrodzenie za obsługę Wielostronnego systemu opłat trasowych przez CRCO EUROCONTROL), gdyż stawka ta jest wyrażana bezpośrednio w euro i jest doliczana do krajowej stawki jednostkowej.

Warunki stosowania systemu opłat trasowych oraz warunki uiszczania należności określają listę lotów podlegających obowiązkowemu zwolnieniu z opłat trasowych, a także wskazują na możliwość opcjonalnego zwolnienia niektórych kategorii lotów. W § 5 rozporządzenia odsyła się do przepisów art. 9 rozporządzenia nr 1794/2006 oraz art. 10 rozporządzenia nr 391/2013, a także art. 130 ust 6 ustawy – Prawo lotnicze, które to przepisy określają listę lotów zwalnianych z opłat trasowych w Rzeczypospolitej Polskiej. Jest to doprecyzowanie zapisu art. 8 ust. 2 *Warunków stosowania systemu opłat trasowych oraz warunków uiszczania należności* mówiących o opcjonalnym zwolnieniu niektórych kategorii lotów. W odniesieniu do zapisu pkt 3.6 akapit trzeci *Zasad ustalania podstawy kosztowej dla opłat trasowych i obliczania stawek jednostkowych* wskazano w § 17, iż w Rzeczypospolitej Polskiej refundacja kosztów odbywa się zgodnie z przepisami art. 130 ustawy – Prawo lotnicze oraz rozporządzenia wydanego na podstawie ust. 8 tego artykułu.

Zgodnie z pkt 1.2.1. *Zasad ustalania podstawy kosztowej dla opłat trasowych i obliczania stawek jednostkowych* „Umawiające się Państwa” ustanawiają strefy pobierania opłat trasowych w przestrzeni powietrznej wchodzącej w obszar odpowiedzialności Rzeczypospolitej Polskiej. Szczegółowe zapisy dotyczące strefy pobierania opłat trasowych

określone są w rozporządzeniu Ministra Transportu z dnia 15 maja 2007 r. w sprawie opłat nawigacyjnych (Dz. U. Nr 92, poz. 619) wydanego na podstawie art. 130 ust. 9 ustawy – Prawo lotnicze. Stosowne odesłanie zawarto w § 6 rozporządzenia.

Zgodnie z przepisami wiążącego Rzeczpospolitą Polską rozporządzenia nr 1794/2006 oraz rozporządzenia nr 391/2013, a także rozporządzenia wydanego na podstawie art. 130 ust. 9 ustawy okres, na który ustala się stawki jednostkowe opłat trasowych w Rzeczypospolitej Polskiej, odpowiada okresowi roku kalendarzowego, co znalazło odzwierciedlenie w § 10 omawianego rozporządzenia.

Czas trwania okresu odniesienia - § 7

Okres odniesienia jest to okres odniesienia dla systemu skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej, o którym mowa w art. 8 rozporządzenia nr 390/2013. Rozporządzenie odsyła do art. 8 ust. 1 ww. rozporządzenia jako aktu regulującego te kwestie i wiążącego w tym zakresie dla Rzeczypospolitej Polskiej.

Przekazywanie informacji do EUROCONTROL i konsultacje z przedstawicielami użytkowników - § 9 i § 11

Informacje dotyczące opłat trasowych są przekazywane – zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 1794/2006 oraz zastępującego go rozporządzenia nr 391/2013 (które w zakresie przepisów dotyczących konsultacji i przekazywania informacji stosuje się już od dnia 29 maja 2013 r.) – do EUROCONTROL. Na szczeblu krajowym procedurę wraz z terminami przekazywania przedmiotowych informacji określają przepisy rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 15 maja 2007 r. w sprawie opłat nawigacyjnych, wydanego na podstawie art. 130 ust. 9 ustawy – Prawo lotnicze. Biorąc powyższe pod uwagę przedmiotowe rozporządzenie w kwestii przekazywania informacji do EUROCONTROL odsyła do zapisów rozporządzenia w sprawie opłat nawigacyjnych. Podobnie w odniesieniu do przeprowadzania konsultacji z przedstawicielami użytkowników, kwestie te określone są w rozporządzeniu nr 391/2013. W prawie krajowym doprecyzowanie kwestii przeprowadzania konsultacji znajduje się w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 130 ust. 9 ustawy – Prawo lotnicze. Jako, że zgodnie z pkt 1.5 *Zasad ustalania podstawy kosztowej dla opłat trasowych i obliczania stawek jednostkowych* umawiające się Państwo konsultuje oraz organizuje wymianę informacji na temat podstawy kosztowej opłat trasowych, przedmiotowe rozporządzenie odsyła do odpowiednich zapisów prawa krajowego i unijnego.

Wysoka inflacja - § 18

Zgodnie z pkt 2.3.3.8 *Zasad ustalania podstawy kosztowej dla opłat trasowych i obliczania stawek jednostkowych* „Umawiające się Państwa”, w których odnotowuje się wysoki poziom informacji mogą stosować alternatywne sposoby obliczania amortyzacji – opisane w pkt. 3.8 *Zasad ustalania podstawy kosztowej dla opłat trasowych i obliczania stawek jednostkowych*. Jednakże przedmiotowe przepisy *Zasad ustalania podstawy kosztowej dla opłat trasowych i obliczania stawek jednostkowych* dotyczące wysokiej inflacji nie mogą mieć zastosowania w Rzeczypospolitej Polskiej, bowiem są niezgodne z wiążącymi

Rzeczpospolitą Polską przepisami Unii Europejskiej dotyczącymi opłat nawigacyjnych, w tym opłat trasowych (rozporządzenie nr 1794/2006 oraz zastępujące je rozporządzenie nr 391/2013). Wspomniane przepisy *Zasad ustalania podstawy kosztowej dla opłat trasowych i obliczania stawek jednostkowych* mogą mieć w praktyce zastosowanie jedynie do państw EUROCONTROL niebędących członkami UE. Biorąc powyższe pod uwagę nie przewiduje się stosowania w Rzeczypospolitej Polskiej alternatywnego podejścia do obliczania amortyzacji w odniesieniu do podstaw kosztowych opłat trasowych, wskazanego w pkt 2.3.3.8 *Zasad ustalania podstawy kosztowej dla opłat trasowych i obliczania stawek jednostkowych* jak również nie stosuje się przepisów pkt 3.8 tychże *Zasad*, co zostało wskazane w § 18.

Publikacja sprawozdań instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej - § 12

Zgodnie z 2.1.2 *Zasad ustalania podstawy kosztowej dla opłat trasowych i obliczania stawek jednostkowych* każda instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej zobowiązana jest do publikacji sprawozdania finansowego. Przedmiotowy obowiązek wynika wprost z prawa unijnego (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 (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 10, z późn. zm.). Na szczeblu krajowym zasady publikacji sprawozdań finansowych określają przepisy ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2013 r. poz. 330). Dodatkowo w art. 128a ustawy – Prawo lotnicze znajduje się postanowienie, zgodnie z którym instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej jest obowiązana do przedłożenia Prezesowi Urzędu, w celu publikacji w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego, swojego sprawozdania z działalności wraz z wynikiem finansowym, chyba że wynik finansowy – zgodnie z odrębnymi przepisami – publikowany jest osobno.

Instytucje zapewniające służby meteorologiczne - § 13

Zgodnie z § 13 instytucje zapewniające służby meteorologiczne sporządzają kompleksowy spis urządzeń, służb, produktów i funkcji lotniczej informacji meteorologicznej. Spis ten powinien być uzupełniony o odniesienia do podręcznika Ekonomiki Służb Żeglugi Powietrznej, Procedur Służb Żeglugi Powietrznej oraz Europejskiego Planu Żeglugi Powietrznej i odpowiednich przepisów krajowych. Zapis ten jest wypełnieniem obowiązku wynikającego z pkt. 2.4.7.2 *Zasad ustalania podstawy kosztowej dla opłat trasowych i obliczania stawek jednostkowych*. Punkt 2.4.7.3 *Zasad ustalania podstawy kosztowej dla opłat trasowych i obliczania stawek jednostkowych* wprowadza obowiązek wdrożenia przez instytucje zapewniające służby meteorologiczne przejrzystego systemu rachunkowości oraz udostępnienia przedstawicielom użytkowników dokumentacji dotyczącej tego systemu rachunkowości.

System zachęt - § 14-16

Zasady ustalania podstawy kosztowej dla opłat trasowych i obliczania stawek jednostkowych zakładają, zgodnie z prawem europejskim, możliwość stosowania systemu

zachęt w stosunku do instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, a także w stosunku do użytkowników przestrzeni powietrznej. W stosunku do instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej stosuje się w Rzeczypospolitej Polskiej system zachęt zgodny z wiążącym Rzeczypospolitą Polską rozporządzeniem nr 1794/2006 (a począwszy od roku 2015 zastępującym go rozporządzeniem nr 391/2013), rozporządzeniem nr 691/2010 (a począwszy od roku 2015 zastępującym go rozporządzeniem nr 390/2013), a także z krajowym rozporządzeniem wydanym na podstawie art. 127 ust. 8 ustawy – Prawo lotnicze. W stosunku do instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, które otrzymały zezwolenie na zapewnianie tych służb bez certyfikacji, zgodnie z § 16 rozporządzenia możliwe jest wyłączenie tychże instytucji z podziału ryzyka, o którym mowa w art. 11a rozporządzenia nr 1794/2006 (art. 13 ust. 2 rozporządzenia nr 391/2013; zapis analogiczny do funkcjonującego na mocy art. 11a rozporządzenia nr 1794/2006). Wyłączenie to odbywa się poprzez odpowiedni zapis w planie skuteczności działania służb żeglugi powietrznej, sporządzanym zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 691/2010 (oraz zastępującego go rozporządzenia nr 391/2013). Aktualnie w Rzeczypospolitej Polskiej brak jest jednak takich instytucji.

W odniesieniu do systemu zachęt w stosunku do użytkowników przestrzeni powietrznej umożliwia się po roku 2014 wprowadzenie systemu zachęt przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego na wniosek instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego. Taki system zachęt, zgodnie z nowymi przepisami rozporządzenia nr 391/2013, stanowił będzie tzw. modulację opłat, o której mowa w art. 16 tego rozporządzenia unijnego. Zgodnie z przepisami niniejszego krajowego rozporządzenia projekt systemu zachęt przed złożeniem go do zatwierdzenia Prezesa Urzędu musi, ze względu na jego wpływ na opłaty za trasowe służb żeglugi powietrznej, zostać skonsultowany z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej. Wniosek o zatwierdzenie systemu zachęt musi być przedłożony Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego nie później niż 91 dni przed planowanym wejściem systemu zachęt w życie. Przedłożony przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego projekt systemu zachęt musi zawierać uzasadnienie spełniania przez system zachęt warunków określonych w art. 16 rozporządzenia nr 391/2013, a także w treści *Zasad ustalania podstawy kosztowej dla opłat trasowych i obliczania stawek jednostkowych*. System zachęt po jego zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu jest publikowany w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczej oraz w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Do dnia 31 grudnia 2014 roku nie przewiduje się stosowania w Rzeczypospolitej Polskiej systemu zachęt w stosunku do użytkowników przestrzeni powietrznej. Mając na uwadze fakt, iż opłaty trasowe na rok 2014 zostały już zatwierdzone, brak jest potrzeby wskazywania na ten fakt w treści rozporządzenia.

Funkcja Umawiającego się Państwa - § 19

Zgodnie z przedmiotowym rozporządzeniem, funkcje „Umawiającego się Państwa”, o których mowa w pkt 2.1, 2.3.4.2, 2.5.3 akapit drugi, 3.3.2, 3.3.4.2 lit. f, 3.4.1 akapit ostatni, 3.4.2 akapit przedostatni *Zasad ustalania podstawy kosztowej dla opłat trasowych i obliczania stawek jednostkowych* wykonuje Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego. W części wynika to wprost z przepisów rozporządzenia nr 391/2013, w którym wskazuje się, iż zadania

te wykonują krajowe organy nadzoru, którą to funkcje w Rzeczypospolitej Polskiej pełni Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Przedmiotowe rozporządzenie zastąpi dotychczas obowiązujące rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 kwietnia 2009 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań EUROCONTROL w zakresie systemu opłat trasowych.

Ze względu na konieczność jak najszybszego dostosowania prawa polskiego do zmienionych wymagań międzynarodowych, które Rzeczpospolita Polska zobowiązana jest stosować od maja 2011 r. (*Warunki stosowania systemu opłat trasowych oraz warunków uiszczania należności*) i października 2011 r. (*Zasady ustalania podstawy kosztowej dla opłat trasowych i obliczania stawek jednostkowych*) - z wyjątkiem nowych przepisów *Zasad* wynikających z rozporządzenia nr 391/2013, których obowiązek stosowania jest od listopada 2013 r. - a także w związku z faktem, iż wprowadzane przepisy EUROCONTROL w znacznym stopniu tożsame są z przepisami rozporządzenia nr 1794/2006, które stosuje się bezpośrednio i które już aktualnie obowiązuje polskie podmioty, oraz iż przepisy te w praktyce są już aktualnie uwzględniane w działalności podmiotów, na które wpływ będzie miało niniejsze rozporządzenie, przewiduje się, że rozporządzenie wejdzie w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia. Mając na uwadze powyższe należy stwierdzić, że wejście rozporządzenia w życie w dniu następującym po dniu ogłoszenia jest uzasadnione ważnym interesem państwa, a zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją temu na przeszkodzie.

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 885, z późn. zm.) projektodawca nie przewiduje, aby projektowane przepisy miały wpływ na sektor finansów publicznych, w tym na zwiększenie wydatków lub zmniejszenie dochodów jednostek sektora finansów publicznych.

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 lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju.

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 został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Ocena skutków regulacji (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje przedmiotowe rozporządzenie:

- 1) instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej;
- 2) Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia został przekazany do konsultacji publicznych w dniu 13 listopada 2014 r. do następujących podmiotów:

1. IATA Polska, Warszawa;
2. BARIP;
3. Forum Przewoźników Ekspresowych;
4. Krajowa Rada Lotnictwa;
5. AD Astra Executive Charter S.A.;
6. Air Poland sp. z o.o.;
7. Bingo Airways sp. z o.o.;
8. Blue Jet sp. z o.o.;
9. Enter Air sp. z o.o.;
10. Eurolot S. A.;
11. Exin sp. z o.o.;
12. Flyjet sp. z o.o.;
13. General Aviation Services sp. z o.o.;
14. HELICOPTER. PL S.A.;
15. Ibex - U.L. sp. z o.o.;
16. Lotnicze Przedsiębiorstwo Usługowe „Heliseco” sp. z o.o.;
17. Polskie Linie Lotnicze LOT S. A.;
18. Salt Aviation sp. z o. o.;
19. Sky Taxi sp. z o.o.;
20. Small Planet Airlines sp. z o.o.;
21. Sprintair Cargo sp. z o.o.;
22. Sprintair S. A.;
23. SPZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe;
24. Travel Service Polska sp. z o.o.;
25. Aeroklub Polski;
26. AOPA Poland;
27. Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej PIB;
28. IBCOL Polska sp. z o.o.;
29. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej;
30. Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”;
31. Związek Regionalnych Portów Lotniczych;
32. Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego;
33. Związek Zawodowy Pracowników Ruchu Lotniczego;

34. Związek Zawodowy Pracowników Technicznych Ruchu Lotniczego;
35. Związek Zawodowy Pracowników Portu Lotniczego Warszawa- Okęcie PPL;
36. Związek Zawodowy Pracowników PLL LOT S.A.;
37. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
38. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
39. Forum Związków Zawodowych;
40. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
41. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan;
42. Business Centre Club - Związek Pracodawców;
43. Związek Rzemiosła Polskiego.

Projekt został również udostępniony na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Do projektu uwagi zgłosiły Polska Agencja Żeglugi Powietrznej oraz Polskie Linie Lotnicze LOT S.A. Zestawienie zgłoszonych uwag wraz z informacją o sposobie ich uwzględnienia przedstawiono w zestawieniu tabelarycznym stanowiącym załącznik do uzasadnienia.

3. Wpływ aktu normatywnego na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wprowadzenie niniejszego rozporządzenia nie powoduje skutków finansowych dla sektora finansów publicznych.

4. Wpływ aktu normatywnego na rynek pracy

Przepisy rozporządzenia nie wpłyną na rynek pracy.

5. Wpływ aktu normatywnego na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorców

Projektowana regulacja nie wywiera wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorstw. Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na zasady działania ani sytuację finansową podmiotów rynku lotniczego. Podstawowe zasady dotyczące sposobu kalkulacji opłat trasowych zostały określone w rozporządzeniu nr 1794/2006 oraz w rozporządzeniu nr 391/2013, które obowiązuje wprost i jest stosowane bezpośrednio. Regulacje EUROCONTROL jedynie uszczegółwiają przepisy tego rozporządzenia, przedstawiając dokładny sposób klasyfikacji poszczególnych rodzajów kosztów oraz określając procedurę przekazywania informacji do EUROCONTROL. Implementacja przedmiotowych przepisów może usprawnić kalkulację kosztów stanowiących podstawę do ustalenia wysokości opłat trasowych - a więc poprawi przejrzystość regulacji wspólnotowych i ułatwi ich stosowanie przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

6. Wpływ aktu normatywnego na sytuację i rozwój regionalny

Regulacja nie ma wpływu na sytuację i rozwój regionalny.

Stanowisko projektodawcy do uwag zgłoszonych w ramach konsultacji społecznych konsultacji społecznych wymagań EUROCONTROL w zakresie przepisów systemu opłat trasowych Infrastruktury i Rozwoju w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań EUROCONTROL w zakresie przepisów systemu opłat trasowych

Lp.	Podmiot zgłaszający uwagę	Treść uwagi	Stanowisko do uwagi
1	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	W treści dokumentu sugeruje się dokonać zmiany nazwy – jest: Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej – powinno być: Minister Infrastruktury i Rozwoju.	Uwaga uwzględniona.
2	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	W § 2 ust. 11 sugeruje się dokonać zmiany dnia miesiąca z 21 na 31 grudnia.	Uwaga uwzględniona.
3	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	W § 4 proponuje się doprecyzować zapis dotyczący przeliczenia ustalonej w złotych stawki na euro w zakresie wskazania miesiąca dla którego będzie przyjęty kurs. W szczególności zwraca się uwagę na uzależnienie wyboru miesiąca właściwego do przyjęcia średniego miesięcznego kursu wymiany euro do złotego od konieczności wykonania lotu w miesiącu następnym.	Uwaga nieuwzględniona. Wskazany przepis jest zgodny treści art. 7 ust. 2 <i>Warunków stosowania systemu opłat trasowych oraz warunków uszczelnienia należności</i> oraz aktualnej praktyce stosowanej przez Centralne Biuro Opłat Trasowych EUROCONTROL dla naliczania opłat, w tym opłat pobieranych w imieniu Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Jednocześnie należy wskazać, że opłata naliczana jest od każdego lotu, a tym samym podstawą dla jej naliczenia jest wykonanie lotu – wskazany przepis precyzuje jedynie, jaki kurs przyjmuje się dla naliczenia opłat w odniesieniu do takiego lotu. Niezrozumiałością jest zatem uwaga wskazana w zdaniu drugim.
4	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	W § 4 proponuje się doprecyzować zapis rozszerzając go o informację o opłacie administracyjnej na rzecz EUROCONTROL, która powiększa stawkę ustaloną i na podstawie której naliczane są opłaty za świadczenie usług nawigacyjnych.	Uwaga uwzględniona. Dodano zapis wskazujący, iż przeliczenie ze złotych na euro nie ma zastosowania do stawki administracyjnej, która wyrażana jest w euro.
5	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	W § 10 proponuje się dokonać zmiany kolejności zapisu z obecnego „Stawki jednostkowe opłat trasowych są ustalane dany na rok kalendarzowy” na „Stawki jednostkowe opłat trasowych są ustalane na dany rok kalendarzowy”.	Uwaga uwzględniona.

6	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	W § 17 proponuje się zmienić zapis (poprzez dodanie wyrazu „zachęt”) „Przedkładając propozycję systemu zachęt do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego przedstawia również uzasadnienie spełnienia przez proponowany system warunków dla takiego systemu, o których mowa w przepisach rozporządzenia nr 391/2013 oraz wymaganiach międzynarodowych, o których mowa w § 1 pkt 2” na następujący zapis: „Przedkładając propozycję systemu zachęt do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego przedstawia również uzasadnienie spełnienia przez proponowany system zachęt, warunków dla takiego systemu, o których mowa w przepisach rozporządzenia nr 391/2013 oraz wymaganiach międzynarodowych, o których mowa w § 1 pkt 2”.	Uwaga uwzględniona.
7	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	W Uzasadnieniu sugeruje się następującą zmianę zapisu w P. 2 Par. 2 – z obecnego: „funkcjonalny blok przestrzenny” na następujący: „funkcjonalny blok przestrzemi powietrznej”.	Uwaga uwzględniona.
8	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Opłaty trasowe stanowią element wspólnego europejskiego systemu opłat pobieranych od użytkowników przestrzeni powietrznej za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej, zwanych w polskim prawie lotniczym „opłatami nawigacyjnymi” (art. 130 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze). Rozporządzenie UE nr 391/2013 stanowi, że wspólny system opłat powinien być zgodny z systemem opłat trasowych organizacji EUROCONTROL oraz art. 15 konwencji chicagowskiej ICAO z 1944 r. o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.	Uwaga ma charakter generalnego stwierdzenia dotyczącego aktualnie obowiązującego systemu prawa i nie dotyczy treści samego projektowanego rozporządzenia. Należy ją czytać łącznie z uwagami przedstawionymi w pkt 9-11 niżej – tym samym odniesienie do sposobu jej uwzględnienia znajduje się w pkt 11 niżej.
9	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Zgodnie z przepisem zawartym w ust. 2 art. 130 ustawy – Prawo lotnicze opłaty nawigacyjne objęte przepisami prawa Unii Europejskiej w zakresie Jednolitej Europejskiej Przestrzemi Powietrznej, umowami międzynarodowymi oraz przepisami międzynarodowymi są ustalane i zatwierdzone zgodnie z tymi przepisami i Prezes Urzędu ogłasza w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego przepisy międzynarodowe, o których mowa w ust. 2 i 10 (ust. 11 w art. 130 ustawy).	Uwaga ma charakter generalnego stwierdzenia dotyczącego aktualnie obowiązującego systemu prawa i nie dotyczy treści samego projektowanego rozporządzenia. Należy ją czytać łącznie z uwagami przedstawionymi w pkt 10-11 niżej – tym samym odniesienie do sposobu jej uwzględnienia znajduje się w pkt 11 niżej.
10	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Pojęcie „przepisy międzynarodowe” obejmuje także wymagania EUROCONTROL w zakresie systemu opłat trasowych (art. 3 ust. 4 pkt 3 ustawy) należy przyjąć, że obowiązek stosowania tych przepisów międzynarodowych (po ich każdorazowym ogłoszeniu przez Prezesa ULC) wynika bezpośrednio z przytoczonych wyżej przepisów UE i	Uwagę należy czytać łącznie z uwagą przedstawioną w pkt 11 niżej – tym samym odniesienie do sposobu jej uwzględnienia znajduje się w pkt 11 niżej. Należy jednocześnie wskazać, iż potrzeba wydania rozporządzenia wprowadzającego do stosowania

		ustawy-Prawo lotnicze.	wymagania EUROCONTROL dot. opłat trasowych została potwierdzona faktem wydania takiego rozporządzenia w roku 2009 (rozporządzenie 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 i z 2010 r. Nr 77, poz. 508).
11	Polska Agencja Żegluga Powietrznej	Nie zachodzi więc konieczność każdorazowo (w przypadku zmian) dodatkowego wprowadzenia do stosowania wymagań EUROCONTROL w zakresie systemu opłat trasowych na podstawie fakultatywnego upoważnienia zawartego w art. 3 ust. 4. Dotyczy to także wytycznych z listopada 2013 r.	Uwaga nieuwzględniona. Konieczność wydania rozporządzenia wynika z faktu, iż wprowadzane przepisy EUROCONTROL w niektórych punktach pozostawiają państwu dowolność w sposobie ich stosowania i w tym zakresie, dla pewności i jednoznaczności prawnej, konieczne jest wskazanie w przepisach prawa krajowego, jak przepisy te stosuje się w Polsce. W tym kontekście należy także wskazać, iż rozporządzenie z art. 3 ust. 4 nie jest wydawane przy każdej zmianie wdrażanych tymi przepisami wymagań EUROCONTROL, ale jedynie w sytuacji, gdy ze względu na zakres i charakter zmian wymagań międzynarodowych dotychczasowe rozporządzenie krajowe nie odpowiada normom EUROCONTROL dotyczącym opłat trasowych.
12	Polska Agencja Żegluga Powietrznej	Należy zauważyć, że istnieje ponadto obligatoryjne upoważnienie zawarte w art. 130 ust. 9 ustawy do wydania rozporządzenia krajowego określającego, sposób ustalania i zatwierdzania wysokości opłat nawigacyjnych w zakresie nieuregulowanym aktami prawnymi, o których mowa w ust. 2, oraz procedurę przekazywania informacji niezbędnych do zatwierdzenia opłat, o których mowa w ust. 2 i 3, mając na uwadze koszty związane ze świadczeniem tych usług oraz kierunkowe założenia polityki Unii Europejskiej w tym zakresie.	Uwaga ma charakter stwierdzenia dotyczącego aktualnie obowiązującego prawa i nie dotyczy treści samego projektowanego rozporządzenia. Należy ją czytać łącznie z uwagą przedstawioną w pkt 13 i 14 niżej – tym samym odniesienie do sposobu jej uwzględnienia znajduje się w pkt 14 niżej.
13	Polska Agencja Żegluga Powietrznej	Rozporządzenie to docelowo mogłoby całościowo uszczegóławiać wszystkie kwestie dotyczące systemu opłat za korzystanie ze służb żegluga powietrznej, w tym zawierać regulacje niezbędne do wykonania przepisów ww. rozporządzeń UE i wymagań EUROCONTROL.	Uwagę należy czytać łącznie z uwagą przedstawioną w pkt 14 niżej. Uwaga dotyczy zmiany zakresu rozporządzenia wydawanego na podstawie art. 130 ust. 9 ustawy Prawo lotnicze, a jej ewentualne uwzględnienie wykracza poza zakres rozporządzenia i wymagałoby zmian ustawowych, które miałyby charakter długotrwały. Z tego względu uwaga nie mogła zostać uwzględniona.

14	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Z uwagi na potrzebę wprowadzenia zmian dostosowawczych w art. 130 ustawy-Prawo lotnicze, w związku z czym upoważnienia zawarte w ust. 9 tego artykułu mogłyby w przyszłości ulec odpowiedniemu przededagowaniu, tak aby w sposób nie budzący wątpliwości, można było jednoznacznie uregulować w tym rozporządzeniu, w pełnym zakresie, zagadnienie ustalania i zatwierdzania opłat nawigacyjnych, z uwzględnieniem wymagań EUROCONTROL.	Uwaga dotyczy zmiany zakresu rozporządzenia wydawanego na podstawie art. 130 ust. 9 ustawy Prawo lotnicze, a jej ewentualne uwzględnienie wykracza poza zakres rozporządzenia i wymagałoby zmian ustawowych, które miałyby charakter długotrwały. Z tego względu uwaga nie mogła zostać uwzględniona.
15	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Mając na uwadze fakt, że zostało już jednak wydane rozporządzenie 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 i z 2010 r. Nr 77, poz. 508), w przypadku pilnej potrzeby wprowadzenia w nim niezbędnych zmian, należałoby projektowaną regulację raczej ograniczyć do znowelizowania – w minimalnym zakresie – istniejących przepisów, aniżeli ponownie wydawać nowe rozporządzenie na podstawie art. 3 ust. 4 pkt 3, tym bardziej, że zarówno w obowiązujących jak i projektowanych przepisach odesłanie do wymagań EUROCONTROL jest odesłaniem dynamicznym, a nie do konkretnego edycji tych wymagań.	Uwaga nieuwzględniona. Celem przejrzystości przepisów, a także ze względu na dość znaczące zmiany we wprowadzanych przepisach międzynarodowych i wynikający z tego stosunkowo duży zakres zmiany rozporządzenia krajowego, zasadnym jest wydanie nowego rozporządzenia. W tym kontekście podkreślić należy, iż procedura zmiany rozporządzenia zakłada kroki analogiczne jak przy wydaniu nowego rozporządzenia, a tym samym jej ewentualne zastosowanie nie przyspieszyłoby w znaczący sposób wydania rozporządzenia krajowego.
16	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Sposób redakcji przepisów rozporządzenia budzi wątpliwości pod kątem legislacyjnym, np. redakcja przepisu zawartego w § 1 (z zastrzeżeniem przepisów rozporządzenia) sugeruje, że nie tylko – na poziomie krajowego rozporządzenia wykonawczego – wprowadza się do stosowania wymagania EUROCONTROL (które należy już stosować na podstawie prawa UE i art. 130 ust. 2 Prawa lotniczego), ale w rozporządzeniu tym zawarte są regulacje stanowiące odstępstwo od tych wymagań EUROCONTROL.	Uwaga nieuwzględniona. Przywołany przepis wskazuje, iż co do zasady wprowadza się w całości przepisy EUROCONTROL, jednakże w tych punktach, gdzie przepisy EUROCONTROL pozostawiają państwu pewną dowolność w ich stosowaniu (np. wprowadzając możliwość alternatywnego rozwiązania) w przepisach rozporządzenia krajowego wskazuje się, w jaki sposób w RP stosuje się te przepisy. Należy przy tym wskazać, że przepisy EUROCONTROL mają zastosowanie do szerszego grona państw niż kraje UE, a tym samym w niektórych punktach dopuszczają stosowanie rozwiązań innych niż wynikające z prawa UE dot. opłat nawigacyjnych, które to rozwiązania mogą być stosowane przez państwa niebędące członkami UE. W zakresie takich przepisów (gdzie wymagania EUROCONTROL dopuszczają alternatywne rozwiązania) należy wskazać, iż w Polsce – jako państwie członkowskim UE – zastosowanie mają przepisy zgodne z prawem UE.
17	Polska Agencja	Jeżeli projektodawcom chodziło tylko o uszczegółowienie tych	Uwaga nieuwzględniona. Celem treści rozporządzenia

	Żegluga Powietrznej	wymagań, to przepis ten powinien raczej wskazywać, że rozporządzenie określa warunki stosowania wymagań EUROCONTROL. Jeżeli zaś chodzi o regulacje dodatkowe, nie objęte zakresem merytorycznym wytycznych EUROCONTROL, to – jak wskazano wyżej – powinny one znaleźć się w rozporządzeniu wydawanym na podstawie art. 130 ust. 9 ustawy.	nie jest ani uszczegółowienie przepisów EUROCONTROL ani wprowadzenie dodatkowych uregulowań, ale jedynie wskazanie, tam gdzie wymagania EUROCONTROL pozostawiają państwu dowolność w wyborze rozwiązania, jakie normy określone w wymaganiach EUROCONTROL mają zastosowanie, a jakie nie, jak również wskazanie, tam gdzie jest to wymagane, kto na gruncie prawa RP wykonuje zadania przypisane w wymaganiach EUROCONTROL Państwu Członkowskiemu.
18	Polska Agencja Żegluga Powietrznej	W projekcie rozporządzenia „powtarza się” przepisy rozporządzeń UE lub ustawy- Prawo lotnicze – czego nie należy czynić, np. w § 3 powtarza się przepis art. 130 ust. 11 ustawy.	Uwaga nieuwzględniona. Celem rozporządzenia jest kompleksowe i przejrzyste wskazanie sposobu stosowania norm EUROCONTROL w RP. Tym samym wszędzie tam, gdzie wymagania EUROCONTROL pozostawiają państwu dowolność w ich stosowaniu, w rozporządzeniu wskazano na sposób uregulowania tych kwestii w prawie krajowym (analogicznie jak ma to miejsce w aktualnie obowiązującym 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 i z 2010 r. Nr 77, poz. 508).
19	Polska Agencja Żegluga Powietrznej	Przepis § 5-7 mają tylko charakter informacyjny, gdyż odnoszą się do przepisów już bezpośrednio stosowanych lub posiadających wyższą moc prawną.	Uwaga nieuwzględniona. Celem rozporządzenia jest kompleksowe i przejrzyste wskazanie sposobu stosowania norm EUROCONTROL w RP. Tym samym wszędzie tam, gdzie wymagania EUROCONTROL pozostawiają państwu dowolność w ich stosowaniu, w rozporządzeniu wskazano na sposób uregulowania tych kwestii w prawie krajowym, w tym poprzez odwołanie do innych przepisów (analogicznie jak ma to miejsce w aktualnie obowiązującym 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 i z 2010 r. Nr 77, poz. 508).
20	Polska Agencja Żegluga	Uzasadnienie do projektu jest nieczytelne.	Ze względu na bardzo ogólny charakter uwagi, nie wskazujący co należałoby zmienić w uzasadnieniu

	Powietrznej	
<p>21</p> <p>Polskie Lotnicze LOT S.A.</p>	<p>Uwaga dot. § 1. Niejednoznaczny wydaje się zwrot „wymagania międzynarodowe”. Jest on wprawdzie użyty także w obecnie obowiązującym, rozporządzeniu MI z 7 kwietnia 2009 r. (Dz. U. Nr 61 poz. 500) i wydaje się oznaczać dokument EUROCONTROL „Principles for establishing the cost-base for en-route charges and the calculation of the unit rates”. Jednakże nie jest łatwo znaleźć informację o jego publikacji w Dzienniku Urzędowym Prezesa Urzędu, zgodnie z § 1 ust. 2 obecnie obowiązującego 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 i z 2010 r. Nr 77, poz. 508) (dalej: „Rozporządzenie Ministra Infrastruktury”), gdy jednocześnie na stronie EUROCONTROL można znaleźć zarówno jego pierwotną wersję z 2010 r. jak i aktualną jego wersję z listopada roku bieżącego (http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/article/201003-principles-for-establishing-cost-base-for_route_charges-and-unit-rates.pdf) oraz (http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/routes-charges/reference-documents/eurocontrol-principles-effective-01-11-2013-en.pdf).</p>	<p>celem poprawy jego czytelności, uwaga nie mogła zostać uwzględniona.</p> <p>Uwaga nieuwzględniona. Użycie zwrotu „wymagania międzynarodowe” wynika z brzmienia art. 3 ust. 4 ustawy Prawo lotnicze. Jednocześnie w § 1 rozporządzenia wskazuje się pełne nazwy wprowadzanych do stosowania wymagań międzynarodowych. Na gruncie prawa krajowego powinny mieć zastosowanie dokumenty (wymagania) opublikowane w Dzienniku Urzędowym ULC, stosownie do wymogów art. 130 ust. 11 ustawy. Natomiast Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego nie ma wpływu na zakres dokumentów i informacji zamieszczanych na stronie internetowej EUROCONTROL – przy czym wskazać należy, iż na stronie EUROCONTROL dotyczącej dokumentów mających zastosowanie do systemu opłat trasowych wymienione są jedynie aktualnie obowiązujące dokumenty:</p> <p>http://www.eurocontrol.int/articles/reference-documents.</p>
<p>22</p> <p>Polskie Lotnicze LOT S.A.</p>	<p>Ad. § 15 i § 17:</p> <p>W dotychczas obowiązującym Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury zagadnienie stosowania systemu zachęt uregulowane zostało następująco: „§ 3. System zachęt obejmujący opłaty trasowe wprowadza się na zasadach określonych w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 1794/2006 z dnia 6 grudnia 2006r. ustanawiającym wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej (Dz. Urz. UE L341 z 07.12.2006, str. 3), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 1794/2006”. Oraz § 5. Nie stosuje się systemu zachęt do instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej”.</p> <p>Należy zauważyć, że w całym dotychczasowym okresie obowiązywania Rozporządzenia Ministra Infrastruktury ani razu nie skorzystano z istniejącej możliwości, określonej przez art. 12 rozporządzenia nr 1794/2006 w brzmieniu zmienionym przez rozporządzenie Komisji (UE) nr 1191/2010 z dnia 16 grudnia 2010 r. zmieniające rozporządzenia (WE) nr 1794/2006, ustanawiające wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona. Usunięto z § 17 treść ust. 1.</p> <p>W zakresie zmiany sposobu wprowadzania zachęt adresowanych do użytkowników uwaga nie została uwzględniona. Przesłanki wprowadzenia omawianej modulacji opłat zostały ściśle określone w treści przepisów rozporządzenia nr 391/2013 oraz Zasad EUROCONTROL (optymalizacja wykorzystania służb żeglugi powietrznej, ograniczenie wpływu na środowisko oraz ograniczenie kosztów służb żeglugi powietrznej) – Prezes Urzędu nie posiada samodzielnie wystarczającej wiedzy i zasobów do oceny zaistnienia ww. przesłanek. Najpełniejszą wiedzę w ww. zakresie posiada instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego, co w konsekwencji uzasadnia by to ona wnioskujeła o zatwierdzenie takiego systemu. Jednocześnie narzędzie Prezesa Urzędu w postaci ww.</p>

wprowadzenia systemu zachęt w stosunku do użytkowników przestrzeni powietrznej.

W obecnie opiniowanym projekcie, zgodnie z zapisami § 15., ustanawia się system zachęt w stosunku instytucji, i to już przed końcem pierwszego okresu referencyjnego. Jednocześnie należy zauważyć, że nie zostało jeszcze wydane rozporządzenie na podstawie art. 127 ust 8 ustawy, które ma określać system zachęt dla instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej od dnia 1 stycznia 2015 r. więc nie jest jasne jak docelowy system zachęt ma wyglądać. Zgodnie z projektowanymi zapisami § 17 ust. 1 użytkowników przestrzeni powietrznej pozbawia się możliwości skorzystania z systemu zachęt do końca pierwszego okresu referencyjnego. Jeżeli nie ma woli Państwa aby użytkownicy mogli być objęci systemem zachęt, zgodnie z zapisami rozporządzenia 1794/2006 czy też zgodnie z pkt. 3.4.2 wymagań międzynarodowych, wprowadzanych przez § 1. projektu, choćby tylko w zakresie odzwierciedlającym ich wysiłki na rzecz zmniejszenia oddziaływania działalności lotniczej na środowisko, w roku 2014, to nie ma konieczności umieszczenia w projekcie § 17 rozporządzenia stwierdzenia zawartego w ust. 1. Nie ma już możliwości wprowadzenia modulacji wysokości stawek opłat trasowych na rok 2014 zgodnie z zapisami projektowanego rozporządzenia.

Projekt brzmienia § 17 ust. 2 wprowadza możliwość stosowania systemu zachęt w odniesieniu do użytkowników przestrzeni powietrznej, poprzez modulację opłat, na wniosek instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego. Naszym zdaniem zachodzi tu podstawowy konflikt interesów. Jak zauważyła uzasadnienie projektu, system zachęt będzie miał wpływ na wysokość opłat trasowych służb żeglugi powietrznej, więc musi być skonsultowany z użytkownikami przestrzeni powietrznej. Jednakże w trakcie tych konsultacji konsultowane są nie tylko wysokość opłat trasowych, ale także podstawy kosztowe opłat nawigacyjnych (trasowych i terminalowych), liczba stref określania wysokości opłat, przy czym niejednokrotnie dochodzi do znacznych rozbieżności stanowisk pomiędzy stronami w wyżej wymienionych tematach. Wobec powyższego nie wydaje się właściwe, aby jedna ze stron tych szerokich konsultacji posiadała kompetencje do wnioskowania w sprawie, w której nie zawsze może być bezstronna. Świadomość władzy jaką posiada jedna ze stron dialogu w trakcie konsultacji może ograniczać swobodę wyrażania

zatwierdzenia pozwoli na wypełnienie norm prawa UE oraz Zasad EUROCONTROL wskazujących na kompetencję Państwa Członkowskiego do modulowania opłat.

opinii przez drugą stronę. Zarówno rozporządzenie nr 391/2013 (art. 16 ust. 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 ponoszone przez użytkowników przestrzeni powietrznej, aby uwzględnić podejmowane przez nie wysiłki ...”) jak i wymagania międzynarodowe, o których mowa w § 1. (pkt. 3.4.2:

„Contracting States, following the offer to consult provided for in Paragraph 3.3.2 may, on a non-discriminatory and transparent basis, modulate en route charges incurred by airspace users the efforts made in particular ...”), nie uzależniają możliwości podjęcia decyzji przez Państwo od czyjegokolwiek wniosku pozostawiając to w bezpośredniej kompetencji Państwa. Co więcej – taka modulacja wysokości opłat ma nie prowadzić do jakiegokolwiek ogólnej zmiany w przychodach instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej. Nie jest więc zasadnym, aby od jej wniosku uzależnić podjęcie niezależnego działania przez Państwo, zgodnie z prawem unijnym i wymaganiami międzynarodowymi.

W związku z powyższym proponujemy:

1. Usunięcie z § 17 ustępu 1 z jednoczesną zmianą numeracji pozostałych ustępów;
2. W ustępie 1. zastąpienie słów „na wniosek instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego” słowami „kieruje do konsultacji przewidzianych przez art. 9 ust. 1 rozporządzenia nr 391/2013 lub przewidzianych przez § 8 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 15 maja 2007r. w sprawie opłat nawigacyjnych (Dz. U nr 92 poz. 618 i 619)”;
3. W ustępie 2. zastąpienie słów „do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego” słowami „Prezes Urzędu”.