

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 2020 r.

w sprawie koordynacji i organizacji rozkładów lotów²⁾

Na podstawie art. 67g ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2019 r. poz. 1580 i 1495 oraz z 2020 r. poz. 284) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa sposób:

- 1) wprowadzenia oraz znoszenia koordynacji i organizacji rozkładów lotów;
- 2) wyboru, powoływania oraz odwoływania koordynatora i organizatora rozkładów lotów oraz dokumenty i informacje, jakie powinny zostać złożone przez kandydata ubiegającego się o powołanie na koordynatora lub organizatora rozkładów lotów;
- 3) opracowywania i opiniowania projektu budżetu koordynatora i organizatora rozkładów lotów, termin złożenia projektu budżetu koordynatora i organizatora rozkładów lotów do zatwierdzenia oraz dokumenty i informacje, jakie powinny być złożone do tych projektów;
- 4) obliczania wysokości opłat za koordynację i organizację rozkładów lotów wnoszonych przez przewoźników lotniczych;
- 5) postępowania Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w przypadku zniesienia koordynacji i organizacji rozkładów lotów;
- 6) wyznaczania parametrów koordynacyjnych;
- 7) obliczania rekompensaty, o której mowa w art. 67d ust. 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu skróty i określenia oznaczają:

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2257).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie służy stosowaniu rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 14 z 22.01.1993, str. 1 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 3, Dz. Urz. WE L 142 z 31.05.2002, str. 3 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 6, str. 252, Dz. Urz. UE L 221 z 04.09.2003, str. 1 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 415, Dz. Urz. UE L 138 z 30.04.2004, str. 50 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 171, Dz. Urz. UE L 167 z 29.06.2009, str. 24 oraz Dz. Urz. UE L 99 z 31.03.2020, str. 1).

- 1) Dziennik Urzędowy – Dziennik Urzędowy Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 2) initial submission deadline – termin, w którym, zgodnie z kalendarzem działań koordynacyjnych ustalonym przez Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA) i zamieszczonym w Worldwide Slot Guidelines³⁾, przewoźnicy lotniczy są obowiązani przedstawiać zaplanowane operacje lotnicze koordynatorom i organizatorom rozkładów lotów w portach lotniczych z wprowadzoną koordynacją albo organizacją rozkładów lotów;
- 3) konferencja – konferencję organizowaną przez Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA), dotyczącą koordynacji lub organizacji zaplanowanych operacji lotniczych w portach lotniczych z wprowadzoną koordynacją albo organizacją rozkładów lotów, która odbywa się dwa razy w roku w sezonie letnim i zimowym;
- 4) koordynacja – koordynację rozkładów lotów;
- 5) Prezes Urzędu – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 6) rozporządzenie nr 95/93/WE – rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 14 z 22.01.1993, str. 1, z późn. zm.⁴⁾ – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 3);
- 7) ustawa – ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

§ 3. 1. Prezes Urzędu wprowadza w porcie lotniczym koordynację albo organizację rozkładów lotów na wniosek zarządzającego lotniskiem albo z urzędu.

2. Wprowadzenie w porcie lotniczym koordynacji albo organizacji rozkładów lotów następuje po przeprowadzeniu konsultacji z podmiotami, o których mowa w art. 3 ust. 4 rozporządzenia nr 95/93/WE.

3. W celu przeprowadzenia konsultacji Prezes Urzędu przekazuje podmiotom, o których mowa w art. 3 ust. 4 rozporządzenia nr 95/93/WE, analizę przepustowości, o której mowa w art. 3 ust. 3 rozporządzenia nr 95/93/WE, oraz inne dokumenty zawierające istotne informacje w zakresie ograniczeń wpływających na możliwość wykonywania operacji w porcie lotniczym, jeżeli takie posiada.

³⁾ Dokument wydawany przez Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA), określający standardy w zakresie koordynacji i organizacji rozkładów lotów w portach lotniczych, dostępny pod adresem <https://www.iata.org/policy/slots/Pages/slot-guidelines.aspx>.

⁴⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. WE L 142 z 31.05.2002, str. 3 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 6, str. 252, Dz. Urz. UE L 221 z 04.09.2003, str. 1 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 415, Dz. Urz. UE L 138 z 30.04.2004, str. 50 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 171, Dz. Urz. UE L 167 z 29.06.2009, str. 24 oraz Dz. Urz. UE L 99 z 31.03.2020, str. 1.

4. W terminie 14 dni od dnia otrzymania dokumentów, o których mowa w ust. 3, podmioty, o których mowa w art. 3 ust. 4 rozporządzenia nr 95/93/WE, mogą przedstawić Prezesowi Urzędu w formie pisemnej, w postaci papierowej lub elektronicznej, opinie w sprawie wprowadzenia koordynacji albo organizacji rozkładów lotów wraz z uzasadnieniem.

5. Prezes Urzędu może zorganizować spotkanie z podmiotami, o których mowa w art. 3 ust. 4 rozporządzenia nr 95/93/WE, w celu omówienia ograniczeń wpływających na możliwość wykonywania operacji lotniczych w porcie lotniczym oraz oceny zasadności wprowadzenia koordynacji albo organizacji rozkładów lotów.

6. Informację o wprowadzeniu w porcie lotniczym koordynacji albo organizacji rozkładów lotów ogłasza się w Dzienniku Urzędowym.

§ 4. 1. Prezes Urzędu informuje, w drodze komunikatu ogłaszanego w Dzienniku Urzędowym, o wszczęciu procedury wyboru w porcie lotniczym koordynatora, wyznaczając termin na zgłaszanie kandydatur.

2. Kandydat ubiegający się o powołanie na koordynatora składa Prezesowi Urzędu w zamkniętych i zapieczętowanych kopertach następujące dokumenty i informacje:

- 1) zgłoszenie kandydata zawierające jego dane: imię i nazwisko oraz adres zamieszkania albo nazwę osoby prawnej oraz adres jej siedziby;
- 2) kopię dokumentu poświadczającego wyższe wykształcenie;
- 3) kopie referencji, świadectw pracy lub innych dokumentów, potwierdzających posiadanie wiedzy lub doświadczenia w zakresie planowania rozkładów lotów lub siatki połączeń;
- 4) zaświadczenie z właściwego rejestru lub inny dokument, potwierdzające spełnienie warunków, o których mowa w art. 67b ust. 2 pkt 3 ustawy, albo ich kopie poświadczone za zgodność z oryginałem;
- 5) kopię dokumentu potwierdzającego biegłą znajomość języka angielskiego – w przypadku obywatela polskiego albo kopie dokumentów potwierdzających biegłą znajomość języka polskiego oraz języka angielskiego, z zastrzeżeniem art. 67b ust. 3 ustawy – w przypadku obywatela państwa obcego;
- 6) plan gospodarczy koordynatora w porcie lotniczym obejmujący co najmniej 2 lata działalności koordynacyjnej, a w przypadku gdy koordynacja jest wprowadzana na okres krótszy – obejmujący okres tej koordynacji, zawierający w szczególności:
 - a) opis sposobu zapewnienia koordynacji, w tym wskazanie liczby etatów przeznaczonych dla realizacji koordynacji, oraz opis systemów informatycznych i teleinformatycznych wykorzystywanych do tego celu,

- b) opis sposobu zapewnienia przydzielania czasów na start lub lądowanie, w przypadku nagłym, o którym mowa w art. 4 ust. 5 rozporządzenia nr 95/93/WE, poza godzinami pracy koordynatora,
- c) opis sposobu monitoringu zgodności operacji lotniczych z czasami na start lub lądowanie przydzielonymi dla tych operacji, o którym mowa w art. 4 ust. 6 rozporządzenia nr 95/93/WE,
- d) opis sposobu udostępniania informacji, o których mowa w art. 4 ust. 8 rozporządzenia nr 95/93/WE,
- e) prognozowane koszty działalności ponoszone od momentu rozpoczęcia koordynacji przez okres co najmniej 2 lat, a w przypadku gdy koordynacja jest wprowadzana na okres krótszy – obejmujący okres tej koordynacji, w podziale na koszty:
 - osobowe, w tym koszty wynagrodzeń osób faktycznie pełniących działalność koordynacyjną, ubezpieczeń społecznych, świadczeń, szkoleń, staży oraz związane z rozwojem zawodowym tych osób,
 - obsługi informatycznej, w tym koszty związane z infrastrukturą informatyczną oraz oprogramowaniem służącym obsłudze systemu alokacji i monitorowania przestrzegania czasów na start lub lądowanie,
 - udziału w spotkaniach, w tym koszty udziału w konferencjach, komitetach koordynacyjnych oraz innych spotkaniach organizowanych poza siedzibą koordynatora,
 - ubezpieczenia oraz administracyjne, w tym koszty obsługi prawnej oraz wynajmu pomieszczeń,
 - usług obcych wraz z podaniem kategorii tych usług oraz wyjaśnieniem przyczyn braku ich realizacji w ramach wewnętrznych zasobów;
- 7) kopie sprawozdań finansowych obejmujących co najmniej 2 lata działalności gospodarczej poprzedzającej zgłoszenie kandydata, jeżeli w tym okresie kandydat prowadził działalność gospodarczą;
- 8) oświadczenie o spełnianiu przez kandydata warunku niezależności w rozumieniu art. 4 ust. 2 lit. b rozporządzenia nr 95/93/WE.

3. Jeżeli kandydat ubiegający się o powołanie na koordynatora pełni funkcję koordynatora w innych portach lotniczych lub wykonuje inne usługi niż koordynacja w porcie lotniczym, w którym ubiega się o powołanie na koordynatora, przedstawia w ramach

prognozowanych kosztów działalności, o których mowa w ust. 2 pkt 6 lit. e, łączne koszty swojego funkcjonowania, wraz z uzasadnieniem wysokości kosztów alokowanych dla sprawowania koordynacji w porcie lotniczym, którego dotyczy plan gospodarczy.

4. W przypadku, o którym mowa w art. 3 ust. 6 rozporządzenia nr 95/93/WE, kandydat ubiegający się o powołanie na koordynatora składa, poza dokumentami i informacjami określonymi w ust. 2, projekt budżetu na okres koordynacji, o którym mowa w art. 67d ust. 8 ustawy, uwzględniający założenia planu gospodarczego, o którym mowa w ust. 2 pkt 6.

5. Jeżeli o powołanie na koordynatora ubiega się osoba prawna, przepisy ust. 2 pkt 2–5 i 8 stosuje się odpowiednio do osób działających w jej imieniu w zakresie koordynacji oraz osób mających faktycznie pełnić działalność koordynacyjną.

6. Prezes Urzędu może żądać przedstawienia dodatkowych wyjaśnień dotyczących planu gospodarczego, o którym mowa w ust. 2 pkt 6, oraz dodatkowych wyjaśnień, dokumentów i informacji potwierdzających spełnienie warunków, o których mowa w art. 67b ust. 2 ustawy, na każdym etapie procedury wyboru w porcie lotniczym koordynatora.

7. Po upływie terminu, o którym mowa w ust. 1, Prezes Urzędu ogłasza w Dzienniku Urzędowym, w drodze komunikatu, listę kandydatów ubiegających się o powołanie na koordynatora spełniających warunki, o których mowa w art. 67b ust. 2 ustawy. Prezes Urzędu przekazuje niezwłocznie tę listę podmiotom, o których mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia nr 95/93/WE, wraz z prognozowanymi przez każdego z kandydatów na niej ujętymi kosztami działalności, o których mowa w ust. 2 pkt 6 lit. e.

8. W przypadku, o którym mowa w art. 3 ust. 6 rozporządzenia nr 95/93/WE, wraz z listą, o której mowa w ust. 7, Prezes Urzędu przekazuje podmiotom, o których mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia nr 95/93/WE, projekty budżetów na okres koordynacji, o których mowa w art. 67d ust. 8 ustawy, przedstawione przez ujętych na liście kandydatów ubiegających się o powołanie na koordynatora.

9. W terminie 14 dni od dnia ogłoszenia komunikatu, o którym mowa w ust. 7, podmioty, o których mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia nr 95/93/WE, mogą przedstawić Prezesowi Urzędu w formie pisemnej, w postaci papierowej lub elektronicznej, opinie dotyczące kandydatów wskazanych w tym komunikacie.

§ 5.1. Prezes Urzędu powołuje koordynatora, w drodze decyzji administracyjnej, spośród kandydatów wskazanych w komunikacie, o którym mowa w § 4 ust. 7, na podstawie oceny dokumentów, informacji i wyjaśnień, o których mowa w § 4 ust. 2–4 i 6, biorąc w szczególności pod uwagę wiedzę i doświadczenie kandydatów, adekwatność

prognozowanych kosztów działalności, o których mowa w ust. 2 pkt 6 lit. e, a także posiadanie niezbędnych do realizacji zadań koordynatora zasobów ludzkich oraz teleinformatycznych, z uwzględnieniem uwarunkowań portu lotniczego, w którym ma zostać powołany koordynator.

2. Prezes Urzędu odwołuje koordynatora, w drodze decyzji administracyjnej, w przypadkach określonych w art. 67b ust. 7 i 8 ustawy.

3. Informację o powołaniu i odwołaniu koordynatora ogłasza się w Dzienniku Urzędowym.

§ 6. 1. Projekt budżetu koordynatora jest opracowywany na okres 12 miesięcy obejmujących dwa kolejne sezony rozkładowe, a w przypadku wprowadzenia koordynacji na okres krótszy – na okres tej koordynacji.

2. Do projektu budżetu koordynatora stosuje się podział kosztów, o których mowa w § 4 ust. 2 pkt 6 lit. e.

3. Koordynator przekazuje projekt budżetu do zaopiniowania podmiotom, o których mowa w art. 67d ust. 5 ustawy.

4. Podmioty, o których mowa w art. 67d ust. 5 ustawy, mogą przedstawiać koordynatorowi opinie do projektu budżetu nie później niż w terminie 10 dni od dnia przekazania przez koordynatora projektu budżetu.

5. W terminie 12 dni od dnia upływu terminu, o którym mowa w ust. 4, koordynator organizuje spotkanie z podmiotami, o których mowa w art. 67d ust. 5 ustawy, mające na celu konsultację otrzymanych opinii.

6. Koordynator przedstawia projekt budżetu Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia nie później niż w terminie 60 dni przed rozpoczęciem okresu objętego projektem budżetu. W przypadku nowo powołanego koordynatora, jeżeli powyższy termin nie może zostać dotrzymany, projekt budżetu jest przedstawiany Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia nie później niż w terminie 45 dni od dnia doręczenia decyzji o powołaniu na koordynatora.

7. Do projektu budżetu przedstawionego Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia koordynator dołącza opinie, o których mowa w ust. 4, oraz informację o przebiegu i wynikach konsultacji otrzymanych opinii, a w przypadku rozbieżności w opiniach – protokół rozbieżności.

8. Korespondencja między koordynatorem a podmiotami, o których mowa w art. 67d ust. 5 ustawy, odbywa się w języku polskim lub języku angielskim. Korespondencja może być prowadzona w postaci papierowej lub elektronicznej.

9. Przepisów ust. 3–8 nie stosuje się do projektu budżetu w przypadku, o którym mowa w art. 3 ust. 6 rozporządzenia nr 95/93/WE.

10. Przepisów ust. 5 i 6 nie stosuje się do projektu nowego budżetu, o którym mowa w art. 67d ust. 9 ustawy.

§ 7. 1. W przypadku odmowy zatwierdzenia projektu budżetu, koordynator przedstawia nowy projekt budżetu:

- 1) do zaopiniowania podmiotom, o których mowa w art. 67d ust. 5 ustawy, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji o odmowie zatwierdzenia projektu budżetu, wyznaczając termin na przekazanie opinii,
- 2) Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia, po zakończeniu opiniowania, o którym mowa w pkt 1, jednak nie później niż w terminie 28 dni od dnia doręczenia decyzji o odmowie zatwierdzenia projektu budżetu

– chyba że koordynator złożył wnioszek o ponowne rozpatrzenie sprawy.

2. Do nowego projektu budżetu nie stosuje się przepisu § 6 ust. 5 oraz przepisu § 6 ust. 7 w zakresie, w jakim przepis ten dotyczy informacji o przebiegu i wynikach konsultacji otrzymanych opinii oraz protokołu rozbieżności.

3. W przypadku niezatwierdzenia projektu budżetu przed rozpoczęciem okresu objętego projektem budżetu, do czasu zatwierdzenia projektu budżetu, koszty koordynacji są ponoszone na podstawie budżetu zatwierdzonego dla poprzedniego analogicznego okresu, a w przypadku nowo powołanego koordynatora – na podstawie projektu budżetu.

§ 8. Koordynator przekazuje niezwłocznie podmiotom uprawnionym do opiniowania projektu budżetu, kopię decyzji Prezesa Urzędu zatwierdzającej projekt budżetu oraz odpis zatwierdzonego budżetu.

§ 9. 1. Wysokość opłaty za koordynację ogłasza się w Dzienniku Urzędowym z początkiem każdego sezonu rozkładowego lub z początkiem okresu koordynacji, jeżeli nie pokrywa się on z sezonem rozkładowym.

2. Wysokość opłaty za koordynację oblicza się według wzoru:

$$a = \frac{m}{y}$$

gdzie:

a – oznacza wysokość opłaty za koordynację;

- m – oznacza łączną kwotę kosztów zaplanowanych w budżecie koordynatora podzieloną przez 2;
- y – oznacza:
- łączną liczbę operacji lotniczych (startów i lądowań), wykonanych w dwóch pełnych sezonach rozkładowych poprzedzających moment przedstawienia przez koordynatora projektu budżetu Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia, zgodnie z § 6 ust. 6 – w przypadku projektu budżetu opracowywanego dla nowo powołanego koordynatora,
 - łączną liczbę operacji lotniczych (startów i lądowań), dla których zostały przydzielone czasy na start lub lądowanie w rozumieniu rozporządzenia nr 95/93/WE, wykonanych w dwóch pełnych sezonach rozkładowych poprzedzających moment przedstawienia przez koordynatora projektu budżetu Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia, zgodnie z § 6 ust. 6 – w przypadku projektu budżetu opracowywanego na okres 12 miesięcy,
 - wskazaną w decyzji wprowadzającej koordynację w danym porcie lotniczym łączną liczbę operacji lotniczych (startów i lądowań), dla których zostały przydzielone czasy na start lub lądowanie w rozumieniu rozporządzenia nr 95/93/WE, wykonanych w analogicznym okresie roku poprzedzającego w stosunku do okresu, na który wprowadzono koordynację – w przypadku wprowadzenia koordynacji na okres krótszy niż 12 miesięcy.

§ 10. 1. W przypadku, o którym mowa w art. 3 ust. 6 rozporządzenia nr 95/93/WE, zarządzający lotniskiem w porcie lotniczym, w którym wprowadzono koordynację, w terminie 14 dni od dnia wprowadzenia koordynacji informuje w formie pisemnej, w postaci papierowej lub elektronicznej, Prezesa Urzędu oraz przewoźników lotniczych regularnie korzystających z portu lotniczego i ich reprezentatywne organizacje, o których mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia nr 95/93/WE, o zamiarze korzystania z prawa do rekompensaty, o którym mowa w art. 67d ust. 4 ustawy.

2. W informacji, o której mowa w ust. 1, podaje się propozycję rekompensaty, która nie może być wyższa od rekompensaty.

3. Propozycję rekompensaty oblicza się według wzoru:

$$a = \frac{m}{y}$$

gdzie:

- a – oznacza propozycję rekompensaty,
- m – oznacza łączną kwotę kosztów zaplanowanych w budżecie koordynatora podzieloną przez 2,
- y – oznacza prognozowaną na okres koordynacji liczbę operacji lotniczych (startów i lądowań), dla których zostaną przydzielone czasy na start lub lądowanie w rozumieniu rozporządzenia nr 95/93/WE.

4. Zarządzający lotniskiem przekazuje w formie pisemnej, w postaci papierowej lub elektronicznej, Prezesowi Urzędu oraz przewoźnikom lotniczym wykonującym operacje lotnicze, dla których zostały przydzielone czasy na start lub lądowanie w rozumieniu rozporządzenia nr 95/93/WE w okresie koordynacji, o której mowa w ust. 1, kalkulację rekompensaty, nie później niż w terminie 14 dni od dnia zakończenia okresu koordynacji.

5. Rekompensatę oblicza się według wzoru:

$$a = \frac{m}{y}$$

gdzie:

- a – oznacza rekompensatę,
- m – oznacza łączną kwotę kosztów zaplanowanych w budżecie koordynatora podzieloną przez 2,
- y – oznacza rzeczywistą liczbę operacji lotniczych (startów i lądowań), dla których zostały przydzielone czasy na start lub lądowanie w rozumieniu rozporządzenia nr 95/93/WE, w okresie koordynacji.

§ 11. 1. Prezes Urzędu znosi w porcie lotniczym koordynację albo organizację rozkładów lotów na wniosek zarządzającego lotniskiem albo z urzędu.

2. Zniesienie w porcie lotniczym koordynacji albo organizacji rozkładów lotów następuje po przeprowadzeniu konsultacji z podmiotami, o których mowa w art. 3 ust. 4 rozporządzenia 95/93/WE.

3. W terminie 14 dni od dnia pisemnego zawiadomienia o rozpoczęciu konsultacji, o których mowa w ust. 2, podmioty, o których mowa w art. 3 ust. 4 rozporządzenia 95/93/WE, mogą przedstawić Prezesowi Urzędu w formie pisemnej, w postaci papierowej lub elektronicznej, opinie w sprawie zniesienia koordynacji albo organizacji rozkładów lotów wraz z uzasadnieniem.

4. Prezes Urzędu może zorganizować spotkanie z podmiotami, o których mowa w art. 3 ust. 4 rozporządzenia 95/93/WE, w celu omówienia zasadności zniesienia koordynacji albo organizacji rozkładów lotów.

5. Informację o zniesieniu w porcie lotniczym koordynacji albo organizacji rozkładów lotów ogłasza się w Dzienniku Urzędowym.

6. W przypadku zniesienia koordynacji albo organizacji rozkładów lotów i braku wprowadzenia w porcie lotniczym odpowiednio koordynacji albo organizacji rozkładów lotów, dotychczasowy koordynator albo organizator rozkładów lotów dokonuje rozliczenia środków i zwraca środki niewykorzystane, które pobrał w związku z pełnieniem odpowiednio koordynacji albo organizacji rozkładów lotów za okres, w którym koordynacja albo organizacja rozkładów lotów nie będzie kontynuowana.

§ 12. 1. Zarządzający lotniskiem wyznacza parametry koordynacyjne dla przedziałów czasowych określonych przez koordynatora, z uwzględnieniem wymagań, o których mowa w art. 6 ust. 1 rozporządzenia nr 95/93/WE.

2. Proponowane parametry koordynacyjne, wraz z opisem metodyki wykorzystanej do ich opracowania, są przekazywane przez zarządzającego lotniskiem do konsultacji w ramach komitetu koordynacyjnego, o którym mowa w art. 67 ust. 3 pkt 1 ustawy, zgodnie z art. 6 ust. 3 rozporządzenia nr 95/93/WE.

3. Zarządzający lotniskiem przekazuje w formie pisemnej, w postaci papierowej lub elektronicznej, parametry koordynacyjne koordynatorowi po przeprowadzeniu konsultacji, o których mowa w ust. 2, jednak nie później niż w terminie 7 dni przed datą initial submission deadline.

4. W przypadku zmiany parametrów koordynacyjnych, wynikającej z zaistnienia nagłych, szczególnych okoliczności, mających wpływ na zmniejszenie albo zwiększenie przepustowości portu lotniczego, gdy taka zmiana parametrów koordynacyjnych jest nieunikniona, zarządzający lotniskiem bez zbędnej zwłoki:

- 1) informuje w formie pisemnej, w postaci papierowej lub elektronicznej, o zaistniałej sytuacji koordynatora i członków komitetu koordynacyjnego;
- 2) wyznacza nowe parametry koordynacyjne w porozumieniu z koordynatorem i komitetem koordynacyjnym oraz przekazuje w formie pisemnej, w postaci papierowej lub elektronicznej, koordynatorowi, nie później niż w terminie 14 dni od dnia zidentyfikowania nagłych, szczególnych okoliczności mających wpływ na zmniejszenie albo zwiększenie przepustowości portu lotniczego.

5. Informację o wyznaczeniu nowych parametrów koordynacyjnych zarządzający lotniskiem, przekazuje niezwłocznie w formie pisemnej, w postaci papierowej lub elektronicznej, członkom komitetu koordynacyjnego oraz Prezesowi Urzędu.

§ 13. Przepisy rozporządzenia dotyczące koordynatora stosuje się odpowiednio do organizatora rozkładów lotów, z wyłączeniem przepisów § 4 ust. 2 pkt 6 lit. b i d oraz ust. 4 i 8, § 6 ust. 9 oraz § 10.

§ 14. 1. Do postępowań wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. W przypadku odmowy zatwierdzenia projektu budżetu koordynatora lub organizatora rozkładów lotów, przedstawionego Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, do postępowania w sprawie zatwierdzenia nowego projektu budżetu stosuje się przepisy niniejszego rozporządzenia.

§ 15. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.⁵⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

⁵⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 27 czerwca 2006 r. w sprawie koordynacji i organizacji rozkładów lotów (Dz. U. poz. 768), które zgodnie z art. 18 ustawy z dnia 14 grudnia 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. 235) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 67g ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2019 r. poz. 1580, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”, na podstawie którego minister właściwy do spraw transportu jest obowiązany do określenia, w drodze rozporządzenia, szczegółowych kwestii z zakresu koordynacji i organizacji rozkładów lotów, z uwzględnieniem przepisów prawa Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia zastąpi aktualnie obowiązujące rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 27 czerwca 2006 r. w sprawie koordynacji i organizacji rozkładów lotów (Dz. U. poz. 768). Wydanie nowego rozporządzenia jest konieczne w związku z nowelizacją przepisu upoważniającego do jego wydania, dokonaną ustawą z dnia 14 grudnia 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. 235), i ma na celu dostosowanie przepisów aktu wykonawczego do aktualnych potrzeb rynkowych, z uwzględnieniem przepisów unijnych, w szczególności rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 14 z 22.01.1993, str. 1, z późn. zm. – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 3), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 95/93/WE”.

Projektowane rozporządzenie zawiera szczegółowe przepisy dotyczące m.in. wprowadzania oraz znoszenia koordynacji i organizacji rozkładów lotów, wyboru, powoływania oraz odwoływania koordynatora i organizatora rozkładów lotów, a także zatwierdzania budżetu koordynatora i organizatora rozkładów lotów. Uszczegóławia ponadto kwestie dotyczące obliczania wysokości opłat za koordynację i organizację rozkładów lotów, które umożliwią pełne stosowanie przepisów ustawy – Prawo lotnicze oraz rozporządzenia nr 95/93/WE.

W § 2 projektowanego rozporządzenia zamieszczono objaśnienia użytych w projekcie określeń: „konferencja” oraz „initial submission deadline”. Zgodnie z przyjętymi definicjami, „konferencja” oznacza konferencję organizowaną przez Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA), dotyczącą koordynacji lub organizacji zaplanowanych operacji lotniczych w portach lotniczych z wprowadzoną koordynacją albo organizacją rozkładów lotów, która odbywa się dwa razy w roku w sezonie letnim i zimowym. Natomiast określenie „initial submission deadline” oznacza termin, w którym, zgodnie z kalendarzem działań koordynacyjnych ustalonym przez IATA, zamieszczonym w Worldwide Slot

Guidelines (tj. w dokumencie wydawanym przez IATA, określającym standardy w zakresie koordynacji i organizacji rozkładów lotów w portach lotniczych, dostępnym pod adresem: <https://www.iata.org/policy/slots/Pages/slot-guidelines.aspx>), przewoźnicy lotniczy są obowiązani przedstawiać zaplanowane operacje lotnicze koordynatorom i organizatorom rozkładów lotów w portach lotniczych z wprowadzoną koordynacją albo organizacją rozkładów lotów. Termin ten jest zmienny i jest określany dla każdego sezonu rozkładowego przez IATA. Koordynatorzy oraz organizatorzy rozkładów lotów z całego świata stosują kalendarz działań koordynacyjnych ustalony przez IATA, co służy wzajemnej korelacji podejmowanych przez nich działań.

W § 3 projektowanego rozporządzenia zawarto szczegółowe regulacje w zakresie sposobu wprowadzania przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem Urzędu”, koordynacji albo organizacji rozkładów lotów w portach lotniczych. W dotychczas obowiązującym stanie prawnym kwestie te nie były szczegółowo doprecyzowane. W projekcie zaproponowano, aby wprowadzenie koordynacji albo organizacji rozkładów lotów następowało po przeprowadzeniu pisemnych konsultacji z podmiotami wskazanymi w art. 3 ust. 4 rozporządzenia nr 95/93/WE: zarządzającym lotniskiem, przewoźnikami lotniczymi regularnie korzystającymi z portu lotniczego, ich reprezentatywnymi organizacjami, przedstawicielami nieregularnego lotnictwa cywilnego regularnie korzystającymi z portu lotniczego i instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego w porcie lotniczym (§ 3 ust. 2 projektu). W celu przeprowadzenia konsultacji Prezes Urzędu będzie przekazywał ww. podmiotom analizę przepustowości, oraz o ile będzie posiadał także inne dokumenty zawierające istotne informacje w zakresie ograniczeń wpływających na możliwość wykonywania operacji w porcie lotniczym (§ 3 ust. 3 projektu). W terminie 14 dni od dnia otrzymania ww. dokumentów, podmioty te będą mogły przedstawić w formie pisemnej, w postaci papierowej lub elektronicznej, opinie wraz z uzasadnieniem, w sprawie wprowadzenia koordynacji albo organizacji rozkładów lotów (§ 3 ust. 4 projektu). Zachowanie możliwości przekazywania opinii za pośrednictwem poczty elektronicznej bez podpisu kwalifikowanego jest bardzo istotne, ponieważ część konsultantów stanowią podmioty, które posiadają siedzibę poza terytorium RP. Z tego względu jedynie korzystanie z poczty elektronicznej jest w stanie zapewnić sprawną komunikację z ww. podmiotami w procesach związanych z koordynacją lub organizacją rozkładów lotów. Jednocześnie do zadań Prezesa Urzędu będzie należało zorganizowanie, gdy uzna to za wskazane, spotkania z ww. podmiotami w celu omówienia kwestii wprowadzenia koordynacji albo organizacji rozkładów lotów (ograniczeń

wpływających na możliwość wykonywania operacji lotniczych w porcie lotniczym oraz oceny zasadności wprowadzenia koordynacji albo organizacji rozkładów lotów) (§ 3 ust. 5 projektu). Projektowane regulacje posłużą do wydania przez Prezesa Urzędu stosownej decyzji dotyczącej wprowadzenia koordynacji albo organizacji rozkładów lotów w danym porcie lotniczym. Informacja o wprowadzeniu koordynacji albo organizacji rozkładów lotów będzie ogłaszana w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego (§ 3 ust. 6 projektu).

W § 4 i § 5 projektowanego rozporządzenia został wskazany sposób wyboru, powołania i odwołania koordynatora.

W § 4 projektu określono m.in. dokumenty i informacje, które kandydat ubiegający się o powołanie na koordynatora będzie obowiązany złożyć w terminie wyznaczonym na zgłaszanie kandydatur, określonym w komunikacie o wszczęciu procedury wyboru w porcie lotniczym koordynatora, ogłaszanym w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Na ich podstawie Prezes Urzędu będzie dokonywał weryfikacji spełniania przez kandydata warunków określonych w znowelizowanych przepisach ustawy – Prawo lotnicze (tj. w art. 67b ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze). Kandydat będzie obowiązany złożyć m.in. plan gospodarczy (§ 4 ust. 2 pkt 6 projektu) obejmujący co najmniej 2 lata działalności koordynacyjnej, a w przypadku gdy koordynacja rozkładów lotów będzie wprowadzana na okres krótszy – obejmujący okres tej koordynacji. Projekt precyzuje informacje, które powinny znaleźć się w planie gospodarczym, co umożliwi zapewnienie przejrzystości w zakresie propozycji złożonych przez poszczególnych kandydatów oraz obiektywną ocenę. Określone w § 4 projektu dokumenty i informacje pozwolą na rzetelną weryfikację zdolności kandydata do pełnienia funkcji koordynatora.

Ponadto wprowadzono obowiązek przedstawienia przez kandydata ubiegającego się o powołanie na koordynatora kopii sprawozdań finansowych obejmujących co najmniej 2 lata działalności gospodarczej poprzedzającej zgłoszenie kandydata, jeżeli w tym okresie kandydat prowadził działalność gospodarczą, co pozwoli na weryfikację, czy kandydat swoją dotychczasową działalnością daje rękojmię należytego pełnienia funkcji (§ 4 ust. 2 pkt 7 projektu). Kandydat będzie obowiązany także złożyć oświadczenie o spełnianiu warunku niezależności w rozumieniu art. 4 ust. 2 lit. b rozporządzenia nr 95/93/WE, czyli niezależności finansowania działalności oraz czynnościowego oddzielenia koordynatora od każdej innej zainteresowanej strony (§ 4 ust. 2 pkt 8 projektu).

Wskazać również należy, że w przypadku gdy kandydat ubiegający się o powołanie na koordynatora będzie pełnił funkcję koordynatora w innych portach lotniczych lub wykonywał inne usługi niż koordynacja rozkładów lotów w porcie lotniczym, w którym będzie się ubiegał o powołanie na koordynatora, przedstawi w ramach prognozowanych kosztów działalności łączne koszty swojego funkcjonowania, wraz z uzasadnieniem wysokości kosztów alokowanych dla wykonywania koordynacji rozkładów lotów w porcie lotniczym, którego dotyczy plan gospodarczy (§ 4 ust. 3 projektu). Rozwiązanie takie pozwoli na ocenę zdolności kandydata w zakresie pełnienia funkcji koordynatora zarówno w porcie lotniczym, którego dotyczy postępowanie, jak i w pozostałych portach lotniczych, w których działa.

Kandydatury będą konsultowane przez Prezesa Urzędu z zainteresowanymi podmiotami, określonymi w art. 4 ust. 1 rozporządzenia nr 95/93/WE (§ 4 ust. 9 projektu). Dla zapewnienia przejrzystości procedury, lista kandydatów ubiegających się o powołanie na koordynatora, którzy będą spełniali warunki określone w znowelizowanych przepisach ustawy – Prawo lotnicze, będzie ogłaszana, w drodze komunikatu, w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego (§ 4 ust. 7 projektu).

Kandydatowi, który nie został ujęty na sporządzonej przez Prezesa Urzędu liście kandydatów, będzie przysługiwać możliwość skarżenia na zasadach ogólnych, przewidzianych w przepisach prawa. Kandydat taki, pomimo że nie został wpisany na listę kandydatów, może zostać uznany za stronę postępowania administracyjnego w rozumieniu art. 28 Kodeksu postępowania administracyjnego (KPA). Wówczas przysługiwać mu będą środki zaskarżenia przewidziane dla strony postępowania administracyjnego, w tym w szczególności żądanie wznowienia postępowania na podstawie art. 145 § 1 pkt 4 KPA. W takim przypadku sprawowana jest kontrola działalności administracji publicznej przez sąd administracyjny, na podstawie art. 3 § 2 pkt 4 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2019 r. poz. 2325).

Intencją projektodawcy – z uwagi na ograniczony czas na wydanie decyzji w sprawie powołania koordynatora – nie jest budowanie dodatkowych procedur umożliwiających skarżenie poszczególnych czynności w ramach tego postępowania. Kandydatowi, który nie został ostatecznie wybrany na koordynatora, przysługuje wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy bądź skarga do sądu administracyjnego, na zasadach ogólnych, przewidzianych w przepisach prawa.

Zgodnie z § 5 ust. 1 projektowanego rozporządzenia Prezes Urzędu będzie powoływał koordynatora na podstawie oceny dokumentów, informacji i wyjaśnień, o których mowa w § 4 ust. 2–4 i 6 projektu. Poza oceną warunków wskazanych w art. 67b ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze, zasadniczymi przesłankami, jakimi będzie się kierował Prezes Urzędu dokonując wyboru, będą w szczególności: wiedza i doświadczenie kandydata, adekwatność prognozowanych kosztów działalności, a także posiadanie niezbędnych do realizacji zadań koordynatora zasobów ludzkich oraz teleinformatycznych, z uwzględnieniem uwarunkowań portu lotniczego, w którym ma zostać powołany koordynator.

Prezes Urzędu będzie powoływał i odwoływał koordynatora w drodze decyzji administracyjnej (§ 5 ust. 1 i 2 projektu), a informacja w tym zakresie będzie ogłaszana w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego (§ 5 ust. 3 projektu).

W § 6 projektowanego rozporządzenia określono sposób opracowywania i zatwierdzania projektu budżetu koordynatora, który będzie opracowywany na okres 12 miesięcy obejmujących dwa kolejne sezony rozkładowe, a w przypadku wprowadzenia koordynacji rozkładów lotów na okres krótszy, na okres tej koordynacji. W przepisie zawarto wymagania w zakresie opiniowania projektu budżetu przez uprawnione podmioty, o których mowa w art. 67d ust. 5 ustawy – Prawo lotnicze (§ 6 ust. 3 i 4 projektu). Względem przepisów dotychczas obowiązujących w tym zakresie zmianie uległ m.in. termin przekazywania projektu budżetu. Przedstawienie do zaopiniowania przez uprawnione podmioty projektu budżetu dotychczas następowało nie później niż na 60 dni przed przedłożeniem projektu budżetu Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia. W projektowanym § 6 ust. 6 zaproponowano natomiast, aby termin ten określał czas przedstawienia projektu budżetu, ale Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia, co ma nastąpić nie później niż w terminie 60 dni przed rozpoczęciem okresu objętego projektem budżetu. W przypadku nowo powołanego koordynatora, kiedy powyższy termin nie będzie mógł być dotrzymany, przedstawienie projektu budżetu Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia będzie następowało nie później niż w terminie 45 dni od dnia doręczenia decyzji o powołaniu na koordynatora. Powyższe zmiany usprawnią proces między przygotowaniem projektu budżetu przez koordynatora, a przekazaniem go Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia, który także musi mieć odpowiedni czas na zapoznanie się z materiałem i podjęcie decyzji przed rozpoczęciem danego sezonu rozkładowego.

W § 7 projektowanego rozporządzenia uregulowano procedurę mającą zastosowanie w przypadku odmowy zatwierdzenia projektu budżetu koordynatora, chyba że koordynator złożył wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy. Do dotychczas obowiązujących regulacji

dodano przepis, zgodnie z którym koordynator będzie wyznaczał uprawnionym podmiotom termin na opiniowanie nowego projektu budżetu (§ 7 ust. 1 pkt 1 projektu). Dopiero po zakończeniu opiniowania koordynator będzie mógł przekazać nowy projekt budżetu Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia (§ 7 ust. 1 pkt 2 projektu). W przypadku procedowania nowego projektu budżetu nie będzie miał zastosowania przepis § 6 ust. 5 projektu, tym samym nie będzie organizowane spotkanie z podmiotami, o których mowa w art. 67d ust. 5 ustawy – Prawo lotnicze. W konsekwencji do nowego projektu budżetu koordynator nie będzie dołączał informacji o przebiegu i wynikach konsultacji otrzymanych opinii, a jedynie opinie przekazane w formie pisemnej, w postaci papierowej lub elektronicznej (§ 7 ust. 2 projektu). Zaproponowane brzmienie przepisu, zgodnie z którym do nowego projektu budżetu nie będzie miał zastosowania przepis § 6 ust. 5, nie stoi na przeszkodzie w zorganizowaniu takiego spotkania w trybie roboczym, jeśli tylko zainteresowane podmioty wyrażą chęć spotkania się. Intencją projektodawcy jest, aby przy procedowaniu nowego projektu budżetu nie było obowiązku organizowania spotkania.

W § 8 projektowanego rozporządzenia uregulowano kwestię informowania uprawnionych podmiotów o zatwierdzonym budżecie koordynatora.

W § 9 projektowanego rozporządzenia określono sposób obliczania wysokości opłaty za koordynację rozkładów lotów wnoszonej przez przewoźników lotniczych, a także ogłaszania wysokości tej opłaty. . W związku ze zmianami wprowadzonymi w ustawie – Prawo lotnicze w projektowanym rozporządzeniu wzór obliczenia wysokości opłaty za koordynację rozkładów lotów odnosi się tylko do przewoźników lotniczych, a nie jak w dotychczas obowiązujących przepisach także do zarządzającego lotniskiem (§ 9 ust. 2 projektu). Stąd wprowadzono dzielenie przez 2 łącznej kwoty kosztów zaplanowanych w budżecie koordynatora (symbol: m) (drugą połowę opłaty za koordynację rozkładów lotów, zgodnie z art. 67d ust. 2 pkt 2 ustawy – Prawo lotnicze, uiszcza zarządzający lotniskiem).

Dodatkowo druga wartość wzoru (symbol: y) odnosi się do:

- łącznej liczby operacji lotniczych (startów i lądowań), wykonanych w dwóch pełnych sezonach rozkładowych poprzedzających moment przedstawienia przez koordynatora projektu budżetu Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia , zgodnie z § 6 ust. 6 projektu – w przypadku projektu budżetu opracowywanego dla nowo powołanego koordynatora;
- łącznej liczby operacji lotniczych (startów i lądowań), dla których zostały przydzielone czasy na start lub lądowanie w rozumieniu rozporządzenia nr 95/93/WE, wykonanych w

dwóch pełnych sezonach rozkładowych poprzedzających moment przedstawienia przez koordynatora projektu budżetu Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia, zgodnie z § 6 ust. 6 projektu – w przypadku projektu budżetu opracowywanego na okres 12 miesięcy,

– wskazanej w decyzji wprowadzającej koordynację rozkładów lotów w danym porcie lotniczym łącznej liczby operacji lotniczych (startów i lądowań), dla których zostały przydzielone czasy na start lub lądowanie w rozumieniu rozporządzenia nr 95/93/WE, wykonanych w analogicznym okresie roku poprzedzającego w stosunku do okresu, na który wprowadzono koordynację rozkładów lotów – w przypadku wprowadzenia tej koordynacji na okres krótszy niż 12 miesięcy.

W § 10 projektowanego rozporządzenia określono sposób obliczania rekompensaty przez zarządzającego lotniskiem w porcie lotniczym, w którym wprowadzono koordynację rozkładów lotów, w przypadku wprowadzenia koordynacji tymczasowej, o której mowa w art. 67d ust. 4 ustawy – Prawo lotnicze, a także w art. 3 ust. 6 rozporządzenia nr 95/93/WE. W przypadku zamiaru skorzystania z prawa do rekompensaty, zarządzający lotniskiem wyliczy propozycję rekompensaty, a następnie przekaze taką informację zainteresowanym podmiotom i Prezesowi Urzędu (§ 10 ust. 1 i 2 projektu). Nie później niż w terminie 14 dni od dnia zakończenia okresu koordynacji rozkładów lotów zarządzający lotniskiem obliczy rekompensatę (§ 10 ust. 4 projektu). Niniejsze regulacje są następstwem doświadczeń przy organizacji Euro 2012, kiedy brak stosownych regulacji wywołał wiele nieporozumień między zarządzającymi lotniskami a przewoźnikami lotniczymi. Przygotowując przepisy uznano, że powyższe kwestie powinny być rozpatrywane w kategoriach rynkowych i dlatego koszty powinny być także w tym przypadku dzielone między przewoźników lotniczych, którzy z usług korzystają, a zarządzających lotniskami.

W § 11 projektowanego rozporządzenia rozbudowano procedury dotyczące zniesienia koordynacji albo organizacji rozkładów lotów. Zniesienie będzie następowało na wniosek zarządzającego lotniskiem albo z urzędu, po przeprowadzeniu konsultacji z podmiotami, o których mowa w art. 3 ust. 4 rozporządzenia nr 95/93/WE (§ 11 ust. 1–3 projektu). Prezes Urzędu będzie mógł zorganizować spotkanie z ww. podmiotami, w celu omówienia zasadności zniesienia koordynacji albo organizacji rozkładów lotów (§ 11 ust. 4 projektu). Informacja o zniesieniu koordynacji albo organizacji rozkładów lotów będzie ogłaszana w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego (§ 11 ust. 5 projektu). W przypadku zniesienia koordynacji albo organizacji rozkładów lotów i braku wprowadzenia w porcie lotniczym odpowiednio koordynacji albo organizacji rozkładów lotów, dotychczasowy

koordynator albo organizator rozkładów lotów będzie obowiązany dokonać rozliczenia środków i zwrócić środki niewykorzystane, które pobrał w związku z pełnieniem odpowiednio koordynacji albo organizacji rozkładów lotów za okres, w którym koordynacja albo organizacja rozkładów lotów nie będzie kontynuowana (§ 11 ust. 6 projektu).

W § 12 projektowanego rozporządzenia określono sposób wyznaczania parametrów koordynacyjnych. Działanie to będzie podejmowane przez zarządzającego lotniskiem, dla przedziałów czasowych określonych przez koordynatora z uwzględnieniem wymagań, o których mowa w art. 6 ust. 1 rozporządzenia nr 95/93/WE. Zarządzający lotniskiem będzie obowiązany do przedstawienia parametrów koordynacyjnych wraz z opisem metodyki wykorzystanej do ich opracowania, do konsultacji w ramach komitetu koordynacyjnego (§ 12 ust. 2 projektu) oraz ich przekazania w odpowiednim terminie koordynatorowi. Termin ten określono na nie później niż 7 dni przed wstępną datą wnioskowania o czasy na start lub lądowanie „initial submission deadline”, określoną w wytycznych IATA – Worldwide Slot Guidelines (§ 12 ust. 3 projektu). Projekt rozporządzenia uwzględnia również możliwość zmniejszenia, jak i zwiększenia parametrów przepustowości portu lotniczego (§ 12 ust. 4 projektu).

Zgodnie z § 13 projektowanego rozporządzenia, z wyłączeniem określonych przepisów wskazanych w tym paragrafie, przepisy rozporządzenia dotyczące koordynatora będą stosowane odpowiednio do organizatora rozkładów lotów.

Zgodnie z § 14 ust. 1 projektowanego rozporządzenia, do postępowań wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie projektowanego rozporządzenia, będą stosowane przepisy dotychczasowe. Jednocześnie zgodnie z § 14 ust. 2, jeśli odmowa zatwierdzenia projektu budżetu koordynatora lub organizatora rozkładów lotów, przedstawionego Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia przed dniem wejścia w życie projektowanego rozporządzenia nastąpi po wejściu w życie projektowanego rozporządzenia, nowy projekt budżetu będzie rozpatrywany na podstawie nowych przepisów. Wynika to z faktu, że nowy projekt budżetu, w tym przypadku będzie składany już po wejściu w życie nowego rozporządzenia.

Zgodnie z § 15 projektowanego rozporządzenia, rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia – stosownie do art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461).

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. poz. 2039, z późn. zm.), zatem nie podlega ono notyfikacji.

Nie jest wymagane przedstawienie projektu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 869, z późn. zm.) projektodawca nie przewiduje, aby projektowane przepisy miały wpływ na sektor finansów publicznych, w tym zwiększenie wydatków lub zmniejszenie dochodów jednostek sektora finansów publicznych.

Stosownie do postanowień § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) i art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), projekt został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie koordynacji i organizacji rozkładów lotów</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Marcin Horała – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Magdalena Porzycka – Departament Lotnictwa w Ministerstwie Infrastruktury (tel. 22 630 14 47; e-mail: Magdalena.Porzycka@mi.gov.pl)</p>	<p>Data sporządzenia 05.05.2020 r.</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe: art. 67g ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2019 r. poz. 1580 i 1495 oraz z 2020 r. poz. 284)</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych MI: 276</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Niezbędne jest szczegółowe uregulowanie kwestii dotyczących koordynacji oraz organizacji rozkładów lotów celem wykonania przepisów ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”, z uwzględnieniem przepisów rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 14 z 22.01.1993, str. 1, z późn. zm. – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 3), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 95/93/WE”.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Z uwagi na treść ustawy – Prawo lotnicze oraz system norm w Polsce, uregulowanie kwestii dotyczących koordynacji oraz organizacji rozkładów lotów powinno nastąpić w drodze rozporządzenia. Określenie tych kwestii w powszechnie obowiązującym akcie prawnym zapewni z jednej strony przejrzystość i jednolitość stosowania procedur, a z drugiej możliwość ich skutecznego egzekwowania.

Brak możliwości osiągnięcia celu projektu w sposób inny niż wydanie projektowanego rozporządzenia, na podstawie art. 67g ustawy – Prawo lotnicze.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Co do zasady wszystkie państwa członkowskie UE są bezwzględnie obowiązane do stosowania przepisów UE i do dostosowania do nich prawa krajowego.

W odniesieniu do opłaty za koordynację/organizację rozkładów lotów wnoszonej odpowiednio na rzecz koordynatorów czy organizatorów rozkładów lotów, w UE stosuje się różne rozwiązania. W zależności od kraju działalność koordynatora/organizatora rozkładów lotów może być finansowana w całości przez przewoźników lotniczych lub po połowie przez port lotniczy i przewoźników lotniczych. W niektórych przypadkach finansowanie pochodzi z przychodów z dodatkowej działalności, opłat nawigacyjnych oraz ze środków państwowych, przy czym stosowane są różne konfiguracje tych rozwiązań oraz różny katalog podmiotów obowiązanych do ponoszenia opłat. Poniżej podano przykłady państw, w których w różny sposób jest finansowana opłata za koordynację:

- 1) Włochy, Portugalia – 50% przewoźnicy lotniczy wg liczby operacji lotniczych, 50% port lotniczy;
- 2) Bułgaria – całość ze środków krajowych;
- 3) Czechy – współfinansowane przez port lotniczy, Czech Airlines i Smartwings;
- 4) Węgry – finansowane z opłat nawigacyjnych;
- 5) Wielka Brytania – współfinansowane przez porty lotnicze, przewoźników lotniczych i z przychodów z dodatkowych działalności;
- 6) Norwegia – 50% port lotniczy, 50% koncesjonowani regulami przewoźnicy lotniczy z Norwegii.

Najbardziej zbliżone rozwiązania do polskiej propozycji są stosowane we Włoszech oraz w Portugalii. Finansowanie z opłat związanych z wykonaną operacją lotniczą zapewnia skuteczność działania koordynatora i spełnia wymóg jasności i transparentności pobieranych opłat.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt			
Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Koordinator	1	Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego	<p>Utrudnienie w przypadku niezatwierdzenia projektu budżetu, w związku z koniecznością ponownego zwrócenia się do przewoźników lotniczych i zarządzającego portem lotniczym, w którym wprowadzono koordynację rozkładów lotów, o wyrażenie opinii w sprawie nowej propozycji budżetu.</p> <p>Zwiększenie liczby dokumentów w zakresie planu gospodarczego niezbędnych do powołania koordynatora.</p> <p>W przypadku zniesienia lub niewprowadzenia koordynacji rozkładów lotów, koordynator będzie obowiązany do dokonania rozliczenia środków i zwrócenia środków niewykorzystanych, które pobrał z tytułu prowadzenia koordynacji za okres, w którym koordynacja nie będzie kontynuowana. Konieczne będzie zatem racjonalne zarządzanie środkami z budżetu przez koordynatora.</p>
Zarządzający portem lotniczym, w którym wprowadzono koordynację rozkładów lotów	2	Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego	<p>Konieczność wyznaczenia parametrów koordynacyjnych dla przedziałów czasowych określonych przez koordynatora.</p> <p>Utrudnienie przy koordynacji tymczasowej – przy czym jedynie w sytuacji, gdy zarządzający portem lotniczym, w</p>

			<p>którym wprowadzono koordynację rozkładów lotów, zdecyduje się na skorzystanie z prawa do rekompensaty (fakultatywna, dobrowolna decyzja zarządzającego portem lotniczym). W przypadku podjęcia decyzji o uiszczeniu rekompensaty przez przewoźników lotniczych zwiększy się liczba procedur. Konieczne będzie m.in. obliczenie propozycji rekompensaty a następnie przesłanie jej do przewoźników lotniczych wykonujących operacje lotnicze, dla których zostały przydzielone czasy na start lub lądowanie w rozumieniu rozporządzenia nr 95/93/WE w okresie koordynacji i Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Po zakończeniu okresu koordynacji będzie konieczne obliczenie rekompensaty i przekazanie informacji do zainteresowanych stron.</p>
Przewoźnicy lotniczy i operatorzy lotnictwa ogólnego	250	Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Ułatwienia w postaci bardziej transparentnego i sprawiedliwego sposobu pobierania opłaty za koordynację i organizację rozkładów lotów.
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1	Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Skutki zarówno o charakterze negatywnym (większe obciążenie pracą) jak i pozytywnym (większa kontrola podmiotów nadzorowanych).
5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji			
Konsultacje publiczne projektu zostały przeprowadzone zgodnie z trybem przewidzianym w uchwale nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) i objęły one podmioty działające w segmencie lotniczym takie jak: zarządzający lotniskami, przewoźnicy lotniczy, instytucje zapewniające służby			

żeglugi powietrznej, koordynator.

Projekt zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) i § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, a także na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Informacja o udostępnieniu projektu została skierowana do następujących podmiotów:

- 1) Aeroklub Polski, ul. Komitetu Obrony Robotników 39, 02-148 Warszawa;
- 2) AMC Aviation Sp. z o.o., ul. Ruchliwa 15, 02-182 Warszawa;
- 3) ATSM Sp. z o.o., ul. Sobczaka 11, 01-492 Warszawa;
- 4) BARIP Polska, ul. Mickiewicza 23/15, 01-517 Warszawa;
- 5) Bartolini Air Regional Sp. z o.o., ul. Piłska 4, 93-467 Łódź;
- 6) Enter Air Sp. z o.o., ul. Komitetu Obrony Robotników 74, 02-146 Warszawa;
- 7) General Aviation Services Sp. z o.o., ul. Urbanowicza 57, 01-476 Warszawa;
- 8) Husair Sp. z o.o., Lotnisko Warszawa Babice, ul. Księżycowa 3 hangar 11, 01-934 Warszawa;
- 9) IATA Oddział w Polsce, ul. Twarda 18, 00-105 Warszawa;
- 10) IBEX-UL Sp. z o.o., ul. Jana Kazimierza 11 lok.4, 01-248 Warszawa;
- 11) Jet Story Sp. z o.o., ul. Komitetu Obrony Robotników 47, 02-146 Warszawa;
- 12) Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, ul. Księżycowa 5, 01-934 Warszawa;
- 13) Polskie Linie Lotnicze "LOT" S.A., ul. Komitetu Obrony Robotników 43, 02-146 Warszawa;
- 14) Royal-Star Sp. z o.o., ul. Drogowców 7, 39-200 Dębica;
- 15) Ryanair Sun S.A., ul. Cybernetyki 21, 02-677 Warszawa;
- 16) SkyTaxi Sp. z o.o., Budynek D, LDT CARGO, ul. Zarembowicza 40, 54-530 Wrocław;
- 17) Smart Jet Sp. z o.o., ul. Gen. Wiktora Thommee 1a, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki;
- 18) Smartwings Poland Sp. z o.o., ul. Jamesa Gordona Bennetta 2B, 02-159 Warszawa;
- 19) SprintAir Cargo Sp. z o.o., ul. Ruchliwa 22, 02-182 Warszawa;
- 20) SprintAir S.A., ul. Ruchliwa 22, 02-182 Warszawa;
- 21) Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A., al. Korfańskiego 38, 40-161 Katowice;
- 22) Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice Sp. z o.o., ul. Kpt. M. Medweckiego 1, 32-083 Balice;
- 23) Port Lotniczy Bydgoszcz S.A., ul. Paderewskiego 1, 86-005 Białe Błota;
- 24) Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o., ul. Słowackiego 200, 80-298 Gdańsk;
- 25) Port Lotniczy Lublin S.A., ul. Króla Jana III Sobieskiego 1, 21-040 Świdnik;
- 26) Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o.o., ul. Gen. S. Maczka 35, 94-328 Łódź;
- 27) Port Lotniczy Poznań-Ławica Sp. z o.o., ul. Bukowska 285, 60-189 Poznań;
- 28) Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o.o., ul. Gen. Wiktora Thommee 1a, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki;
- 29) Port Lotniczy „Rzeszów - Jasionka” Sp. z o.o., Jasionka 942, 36-002 Jasionka;
- 30) Port Lotniczy Szczecin Goleniów Sp. z o.o., Glewice 1a, 72-100 Goleniów;
- 31) Port Lotniczy Wrocław S.A., ul. Graniczna 190, 54-530 Wrocław;
- 32) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”, ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa;
- 33) Warmia i Mazury Sp. z o.o., Szymany 150, 12-100 Szczytno;
- 34) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- 35) Airport Coordination Limited, 240 London Road, Staines-Upon-Thames, Middlesex, England, TW18 4JT, Wielka Brytania/United Kingdom.

Konsultacje publiczne trwały 14 dni. Uwagi zgłoszone do projektu zostały omówione w raporcie z konsultacji.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2014 r.)

Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Źródła finansowania	Nie dotyczy												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak wpływu projektowanej regulacji na sektor finansów publicznych.												
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe													
Skutki													
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10						Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2014 r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0					0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0					0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0					0
W ujęciu niepieniężnym													
Niemierzalne	Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego/minister	Możliwość bardziej skutecznego egzekwowania przepisów prawa UE.											

	właściwy do spraw transportu	
	Koordinator	Według projektu rozporządzenia w przypadku zniesienia lub niewprowadzenia koordynacji rozkładów lotów, koordinator będzie obowiązany do dokonania rozliczenia środków i zwrócenia środków niewykorzystanych, które pobrał z tytułu prowadzenia koordynacji rozkładów lotów za okres, w którym koordynacja nie będzie kontynuowana. Konieczne będzie zatem racjonalne zarządzanie środkami z budżetu przez koordynatora.
	Przewoźnicy lotniczy	Dzięki rezygnacji z dotychczasowego rozwiązania odnoszącego się do ponoszenia kosztów koordynacji rozkładów lotów po połowie przez zarządzającego portem lotniczym, w którym wprowadzono koordynację rozkładów lotów, oraz przewoźników lotniczych, w bardziej sprawiedliwy sposób będą pobierane opłaty od wszystkich podmiotów, które faktycznie korzystają z usług koordynatora. Wykluczy to nieuzasadnione obciążenia.
	Zarządzający portem lotniczym, w którym wprowadzono koordynację rozkładów lotów	Według nowych założeń rozporządzenia w przypadku tymczasowej koordynacji rozkładów lotów zarządzający portem lotniczym, w którym wprowadzono koordynację rozkładów lotów, będzie mógł skorzystać z prawa do rekompensaty od przewoźników lotniczych, korzystających w danym okresie z koordynowanego portu lotniczego. W przypadku podjęcia decyzji o uiszczeniu rekompensaty przez przewoźników lotniczych zwiększy się liczba procedur – konieczne będzie obliczenie propozycji rekompensaty, a następnie przesłanie jej do przewoźników lotniczych i Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, a po zakończeniu okresu koordynacji obliczenie rekompensaty i przesłanie do zainteresowanych stron.
	Administracja publiczna	Nowe rozwiązania ze względu na ich transparentność spowodują poprawę wizerunku administracji publicznej i prawodawstwa.

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Brak wpływu projektowanej regulacji na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

tak
 nie
 nie dotyczy

zmniejszenie liczby dokumentów
 zmniejszenie liczby procedur
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

zwiększenie liczby dokumentów
 zwiększenie liczby procedur
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.		<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<p>Komentarz:</p> <p>Spodziewane zwiększenie liczby procedur może nastąpić w przypadku zarządzającego portem lotniczym, w którym wprowadzono koordynację rozkładów lotów, który zgodnie z projektem rozporządzenia w czasie tymczasowej koordynacji rozkładów lotów, będzie mógł skorzystać z prawa do rekompensaty od przewoźników lotniczych, korzystających w danym okresie z koordynowanego portu lotniczego. W przypadku podjęcia takiej decyzji, konieczne będzie obliczenie propozycji rekompensaty. Zarządzający lotniskiem będzie musiał przesłać ją do przewoźników lotniczych i Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, a po zakończeniu okresu koordynacji obliczyć rekompensatę i przesłać ją do zainteresowanych stron.</p> <p>Kolejno przewiduje się zwiększenie procedur w zakresie wyznaczenia parametrów koordynacyjnych przez zarządzającego portem lotniczym, w którym wprowadzono koordynację rozkładów lotów, które będą przedstawiane na komitecie koordynacyjnym i w odpowiednim terminie przesłane koordynatorowi. Projekt rozporządzenia uwzględnia również możliwość zmniejszenia, jak i zwiększenia parametrów koordynacyjnych - wyznaczenie nowych paramentów koordynacyjnych będzie następowało w porozumieniu z koordynatorem i komitetem koordynacyjnym.</p> <p>Ponadto zwiększenie liczby dokumentów będzie odnosiło się do bardziej szczegółowego opracowania planu gospodarczego niezbędnego do powołania koordynatora.</p>		
9. Wpływ na rynek pracy		
Brak wpływu		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Brak wpływu	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
W podstawowym zakresie wykonanie przepisów projektowanego rozporządzenia nastąpi z dniem wejścia w życie rozporządzenia. Dodatkowo, w zakresie zmian odnoszących się do zatwierdzenia budżetu koordynatora, opłaty za koordynację rozkładów lotów, wyboru koordynatora na okres tymczasowy (jeśli zajdzie potrzeba) zmiana zaistnieje dopiero w kolejnym sezonie rozkładowym.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Ewaluacja efektów projektu będzie dokonana rok po zatwierdzeniu budżetu koordynatora czy zmiany bądź powołania nowego koordynatora zgodnie z nowymi przepisami. W przypadku zatwierdzenia budżetu koordynatora miernik będzie miał charakter jakościowy sprawdzający efektywność koordynacji rozkładów lotów.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Transport lotniczy: http://www.euaca.org/FTableList.aspx?list=94		