

## UZASADNIENIE

### I. Potrzeba i cel wydania rozporządzenia

Przedmiotowa regulacja stanowi wykonanie przepisu art. 26d ust. 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1970 oraz z 2021 r. poz. 784, 847 i 1898), zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”.

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

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

Konieczność wydania niniejszego rozporządzenia wynika z przepisów:

- 1) rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/317 z dnia 11 lutego 2019 r. ustanawiającego system skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz uchylającego rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 390/2013 i (UE) nr 391/2013 (Dz. Urz. UE L 56 z 25.02.2019, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 178 z 20.05.2021, str. 8), zwanego dalej „rozporządzeniem 2019/317/UE”;
- 2) rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str.10, z późn. zm. – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 31).

Przytoczone powyżej akty prawne Unii Europejskiej stanowią, że opłaty nawigacyjne – których elementem są koszty Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Urzędem”, związane ze sprawowaniem nadzoru nad służbami żeglugi powietrznej – są ustalane na okres roku kalendarzowego. Tym samym na każdy rok jest wydawane odrębne rozporządzenie określające wysokość wpłaty lotniczej na dany rok.

## II. Zakres regulacji

Zgodnie z wymienionymi powyżej aktami prawnymi Unii Europejskiej, opłaty nawigacyjne muszą być ustalane w oparciu o koszty ponoszone w związku z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej. Koszty służb żeglugi powietrznej to koszty ponoszone przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz przez krajową władzę nadzorującą. Koszty ponoszone przez władze krajowe mogą zostać włączone do podstawy kosztowej opłat pobieranych przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej pod warunkiem, że są one ponoszone przez te władze w związku z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej. Oznacza to, że do podstawy kosztowej opłat nawigacyjnych mogą być wliczane tylko i wyłącznie te koszty, które są ponoszone przez Urząd, którego Prezes Urzędu pełni funkcję krajowej władzy nadzorującej, w związku z realizacją funkcji związanych z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej, w tym funkcji nadzorczych w rozumieniu przepisów dotyczących tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz bieżącego nadzoru nad realizacją zadań przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej.

Określona w przepisach niniejszego rozporządzenia kwota wpłaty lotniczej uiszczanej przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej, która w podstawach kosztowych opłat nawigacyjnych na rok 2022 uwzględnia koszty ponoszone przez Prezesa Urzędu, w roku 2022 wyniesie 14 057 841 zł. Na tę kwotę składają się wydatki Urzędu związane ze służbami żeglugi powietrznej planowane na 2022 r., stanowiące tzw. koszty ustalone, określone w treści projektu rewizji planu skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej na lata 2020-2024<sup>1)</sup>, zwanego dalej „Planem”, w wysokości 14 087 841 zł. Kwota ta została skalkulowana zgodnie z przepisami rozporządzenia 2019/317/UE przy uwzględnieniu przepisów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2020/1627 dnia 3 listopada 2020 r. w sprawie nadzwyczajnych środków w trzecim okresie odniesienia (2020–2024) systemu skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej w związku z pandemią COVID-19 (Dz. Urz. UE L 366 z 04.11.2020, str. 7), zwanego dalej „rozporządzeniem 2020/1627/UE”, i odzwierciedla koszty planowane do poniesienia przez Urząd w związku ze sprawowaniem przez Prezesa Urzędu nadzoru nad służbami żeglugi powietrznej.

W tym miejscu należy wskazać, że zgodnie z art. 28 ust. 5 rozporządzenia 2019/317/UE w przypadku nieprzewidzianych zmian w kosztach ustalonych, ponoszonych przez krajowy

---

<sup>1)</sup> Projekt planu opracowanego na podstawie przepisów rozporządzenia 2019/317/UE został przekazany do Komisji Europejskiej 30 września 2021 r.

organ nadzoru, różnica pomiędzy kosztami ustalonymi i rzeczywistymi dzieli się w następujący sposób:

- jeżeli koszty rzeczywiste są niższe od ustalonych określonych na dany rok kalendarzowy, państwo członkowskie zwraca różnicę użytkownikom przestrzeni powietrznej przez zmniejszenie stawki w roku  $n+2$ ;
- jeżeli koszty rzeczywiste są wyższe od ustalonych określonych na dany rok kalendarzowy, państwo członkowskie odzyskuje różnicę od użytkowników przestrzeni powietrznej przez zmniejszenie stawki w roku  $n+2$ .

W zakresie roku 2020 ( $n$ ) wysokość kosztów ustalonych Urzędu wyniosła 13 499 922,60 zł, natomiast koszty rzeczywiste za rok 2020 zostały oszacowane w wysokości 13 251 909,65 zł. Tym samym różnica pomiędzy kosztami ustalonymi i rzeczywistymi dla roku 2020 wyniosła 248 012,95 zł. W świetle art. 28 ust. 5 rozporządzenia 2019/317 różnica ta powinna zostać rozliczona w roku 2022 ( $n+2$ ). Niemniej jednak, mając na uwadze przepisy rozporządzenia 2020/1627/UE, w tym art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia, proponuje się, aby różnica pomiędzy kosztami ustalonymi i rzeczywistymi dla roku 2020 została rozliczona w roku 2023, łącznie z różnicą pomiędzy kosztami ustalonymi i rzeczywistymi dla roku 2021, jeżeli taka różnica zostanie ustalona.

Kalkulacja planowanych na 2022 rok kosztów związanych z żeglugą powietrzną (kosztów ustalonych) oparta została o zaangażowanie pracowników Urzędu w zadania związane ze służbami żeglugi powietrznej, z uwzględnieniem planowanego kształtowania się w roku 2022 czynników zewnętrznych wpływających na nakład pracy pracowników Urzędu w obszarze służb żeglugi powietrznej (do czynników tych należą m.in. liczba instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, liczba organów zapewniających te służby, liczba licencjonowanego przez Prezesa Urzędu personelu kontroli ruchu lotniczego, liczba ośrodków szkolenia personelu służb ruchu lotniczego) oraz o ogólny budżet Urzędu. Przyjęty w tym zakresie sposób określania kosztów odpowiada stosowanemu w latach ubiegłych dla określenia wysokości wpłaty lotniczej. Podstawą dla określenia udziału kosztów związanych ze służbami żeglugi powietrznej w ogólnym budżecie Urzędu był – analogicznie jak w latach ubiegłych – udział pracowników zaangażowanych w realizację tych zadań w ogóle pracowników w komórkach merytorycznych Urzędu (mierzony etatami). W ramach kosztów związanych ze służbami żeglugi powietrznej są uwzględnione wszystkie zadania realizowane przez Prezesa Urzędu w związku z tymi służbami wynikające z odpowiednich przepisów prawa Unii Europejskiej, przepisów międzynarodowych i krajowych, jak również odpowiednia część kosztów procesów wspomagających (koszty pośrednie). Określone w treści niniejszego

rozporządzenia koszty Urzędu planowane na rok 2022 odpowiadają kwocie kosztów skalkulowanych przez Urząd w ramach prac nad Planem i ujętych w przedmiotowym Planie. Koszty te obejmują koszty związane ze służbami trasowymi i terminalowymi.

Koszty Prezesa Urzędu związane z żeglugą powietrzną (koszty ustalone) nie są powiązane ze zmianami w wielkościach ruchu lotniczego. Jednocześnie w związku z faktem, że wpłata lotnicza w roku n (oparta na kosztach ustalonych Urzędu) jest uiszczana w roku n przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej w wysokości określonej w rozporządzeniu niezależnie od faktycznej wielkości ruchu lotniczego w tymże roku n, wpłata lotnicza na rok n+2 (w omawianym przypadku na rok 2022) nie jest korygowana o wartość kwot odzyskanych z nadwyżką lub niecałkowicie w wyniku wahań natężenia ruchu dotyczących roku n (w omawianym przypadku roku 2020). Kwoty odzyskane z nadwyżką lub niecałkowicie w wyniku wahań natężenia ruchu, o których mowa w art. 25 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/317/UE, stanowiące jedną z korekt do obliczenia stawek jednostkowych opłat nawigacyjnych na dany rok (zasada ujmowania korekt dotyczących rozliczenia roku n (rok 2020) w roku n+2 (rok 2022)), które są liczone również w odniesieniu do ustalonych kosztów Urzędu i są rozliczane w całości z użytkownikami przestrzeni powietrznej przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej uiszczającą wpłatę lotniczą.

Zgodnie z art. 26d ust. 3 ustawy – Prawo lotnicze, wpłata lotnicza jest uiszczana corocznie w 12 miesięcznych ratach. Z przepisu tego, jak również pozostałych rozwiązań zawartych w art. 26d ustawy – Prawo lotnicze wynika, że wpłatę lotniczą określa się na dany rok kalendarzowy. W projektowanym rozporządzeniu określona została wpłata lotnicza dotycząca roku 2022. Zaproponowany termin wejścia w życie rozporządzenia z dniem 1 stycznia 2022 r. pozostaje adekwatny do przepisów ustawy – Prawo lotnicze, zwłaszcza art. 26d ust. 6, z którego wynika, że niezależnie od dnia wejścia w życie rozporządzenia, raty należne za okres od 1 stycznia danego roku kalendarzowego do ostatniego dnia miesiąca, w którym weszło w życie rozporządzenie wydane na podstawie art. 26d ust. 7 ustawy – Prawo lotnicze (a więc dotyczące wpłaty lotniczej) wpłaca się w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie tego rozporządzenia. W związku z tym rozporządzenie w sprawie wpłaty lotniczej nie powinno wchodzić w życie wcześniej niż dnia 1 stycznia roku kalendarzowego, którego wpłata lotnicza dotyczy, bowiem mogłoby wywoływać wątpliwość co do obowiązku uiszczenia pierwszej raty za przyszły rok kalendarzowy w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

### **III. Informacje związane z procedowaniem projektu**

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.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz 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.) projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.