

## UZASADNIENIE

### I. Potrzeba i cel wydania rozporządzenia

Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie upoważnienia zawartego w art. 26d ust. 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2019 r. poz. 1580 i 1495), 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 określone są w art. 26d ust. 1–6 ustawy – Prawo lotnicze, natomiast jedyną kwestią pozostającą do uregulowania w rozporządzeniu jest wysokość tej wpłaty.

Wytyczne merytoryczne dla określania kosztów będących podstawą określania wpłaty lotniczej zawarte są w:

– rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2019/317 z dnia 11 lutego 2019 r. ustanawiającym system skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz uchylającym rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 390/2013 i (UE) nr 391/2013 (Dz. Urz. UE L 56 z 25.02.2019, str. 1)<sup>1)</sup>, zwanym dalej „rozporządzeniem nr2019/317/UE”,

---

<sup>1)</sup> Art. 26d ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze zawiera odniesienie do rozporządzenia nr 391/2013/UE. Niemniej jednak rozporządzenie nr 391/2013/UE zostało zastąpione rozporządzeniem nr 2019/317/UE, przy czym pozostaje w mocy w zakresie wybranych elementów.

– rozporządzeniu wykonawczym 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)<sup>2)</sup>, zwanym dalej „rozporządzeniem nr 391/2013/UE”,

– rozporządzeniu (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służby żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 10, z późn. zm.).

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 – ustalane są na okres roku kalendarzowego. Tym samym na każdy rok wydawane jest 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 te finansowane są z opłat nawigacyjnych. Przy czym koszty związane ze sprawowaniem nadzoru nad służbami żeglugi powietrznej ponoszone przez władze krajowe mogą zostać włączone do podstawy kosztowej opłat nawigacyjnych w wysokości, w jakiej 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 te koszty, które są ponoszone przez Urząd (którego Prezes 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. Koszty te są podstawą do określania wysokości wpłaty lotniczej.

---

<sup>2)</sup> Art. 40 rozporządzenia nr 2019/317/UE uchyla rozporządzenie nr 391/2013/UE z dniem 1 stycznia 2020 r., jednak stosuje się je nadal do celów wdrażania systemów skuteczności działania i opłat dotyczących drugiego okresu odniesienia.

Określona w przepisach niniejszego rozporządzenia kwota wpłaty lotniczej uiszczanej przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej, która w podstawach kosztowych opłat nawigacyjnych na rok 2020 uwzględnia koszty ponoszone przez Prezesa Urzędu, w roku 2020 wyniesie 13 144 165,57 zł. Na tę kwotę składają się:

- wydatki Urzędu związane ze służbami żeglugi powietrznej planowane na 2020 r., stanowiące tzw. koszty ustalone, określone w treści planu skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej na lata 2020–2024<sup>3)</sup>, zwanego dalej „Planem”, w wysokości 13 499 922,60 zł,
- korekta inflacyjna za rok 2018 dotycząca opłat trasowych, powiększająca kwotę wpłaty lotniczej na rok 2020, w wysokości 21 654,74 zł,
- korekta inflacyjna za rok 2018 dotycząca opłat terminalowych, pomniejszająca kwotę wpłaty lotniczej na rok 2020, w wysokości -377 411,77 zł.

<b>WPŁATA LOTNICZA 2020 (WARTOŚCI W ZŁ)</b>	
Wydatki Urzędu związane z żeglugą powietrzną planowane na rok 2020 wg Planu (koszty ustalone)	13 499 922,60
Korekta inflacyjna 2018 (opłaty trasowe oraz terminalowe)	-355 757,03
Wpłata lotnicza ogółem	13 144 165,57

Kwota ta została skalkulowana zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 2019/317/UE oraz rozporządzenia nr 391/2013/UE w zakresie korekt inflacyjnych.

Kalkulacja planowanych na 2020 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 2020 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

---

<sup>3)</sup> Plan opracowywany jest na podstawie przepisów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2019/317/UE. Plan został zatwierdzony przez ministra właściwego do spraw transportu i przekazany do zatwierdzenia Komisji Europejskiej.

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 uwzględnione są wszystkie zadania realizowane przez Prezesa Urzędu w związku z tymi służbami (wynikające z przepisów prawa Unii Europejskiej, międzynarodowych i krajowych), jak również odpowiednia część kosztów procesów wspomagających (koszty pośrednie). Określone w treści niniejszego rozporządzenia koszty Urzędu planowane na rok 2020 odpowiadają kwocie kosztów skalkulowanych przez Urząd w ramach prac nad Planem i planowanych do ujęcia w przedmiotowym Planie. Koszty te obejmują koszty związane ze służbami trasowymi i terminalowymi.

Korekta inflacyjna wpływająca na wartość wpłaty lotniczej w roku 2020 wynika z brzmienia art. 26 akapit pierwszy rozporządzenia nr 2019/317/UE oraz art. 7 ust. 1 akapit trzeci rozporządzenia nr 391/2013/UE, zgodnie z którymi koszty ustalone uwzględnione w podstawach kosztowych opłat trasowych i terminalowych, wyrażone w wartościach nominalnych za rok  $n$ <sup>4)</sup>, koryguje się w oparciu o różnicę wartości procentowej między rzeczywistym wskaźnikiem inflacji a prognozowanym wskaźnikiem inflacji na rok  $n$  oraz uwzględnia przez korektę stawki jednostkowej obliczonej na rok  $n+2$ <sup>5)</sup>.

Planowane wartości inflacji wyniosły odpowiednio: 1,458% dla roku 2014, 2,375% dla roku 2015; 2,500% dla roku 2016, 2,500% dla roku 2017 oraz 2,500% dla roku 2018 (dla kosztów terminalowych) i -0,633%<sup>6)</sup> dla roku 2016, 1,053% dla roku 2017 i 1,860% dla roku 2018 (dla kosztów trasowych)<sup>7)</sup>, podczas gdy rzeczywista inflacja wg danych Eurostat wyniosła w tym okresie odpowiednio 0,1%, -0,7%, -0,2%, 1,6% oraz 1,2%. Powyższa różnica w poziomach inflacji skutkuje powstaniem korekty pomniejszającej wysokość wpłaty lotniczej na rok 2020.

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

---

<sup>4)</sup> Dla roku 2018 w kwietniu roku 2019.

<sup>5)</sup> Dla roku 2018 na rok 2020.

<sup>6)</sup> Zaktualizowana inflacja dla 2016 r. – Międzynarodowy Fundusz Walutowy, październik 2016 r. – podana w tabelach sprawozdawczych do zrewidowanego Planu Skuteczności Działania dla Bałtyckiego FAB na lata 2015-2019, podobnie zaktualizowaną prognozę przyjęto dla kolejnych lat drugiego okresu odniesienia

<sup>7)</sup> Inflacja wynikająca z zatwierdzonej przez Komisję Europejską rewizji Planu Skuteczności Działania dla Bałtyckiego FAB na lata 2015-2019 – rewizja dotyczy lat 2017–2019.

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 2020) nie jest korygowana o wartość kwot odzyskanych z nadwyżką lub niecałkowicie w wyniku wahań natężenia ruchu dotyczących roku n (w omawianym przypadku roku 2018). Kwoty odzyskane z nadwyżką lub niecałkowicie w wyniku wahań natężenia ruchu, o których mowa w załączniku IV pkt 2.2 ppkt (viii) oraz załączniku V pkt 2.2 ppkt (viii) rozporządzenia nr 391/2013/UE, stanowiące jedną z korekt do obliczenia stawek jednostkowych opłat nawigacyjnych na dany rok (zasada ujmowania korekt dotyczących rozliczenia roku n (rok 2018) w roku n+2 (rok 2020)), które liczone są również w odniesieniu do ustalonych kosztów Urzędu, są rozliczane w całości z użytkownikami przestrzeni powietrznej przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej uiszczającą wpłatę lotniczą (Polską Agencję Żeglugi Powietrznej).

Skalkulowana w powyższy sposób kwota wpłaty lotniczej została zaokrąglona do pełnych złotych zgodnie z art. 26m ust. 3 ustawy – Prawo lotnicze w związku z art. 63 § 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2019 r. poz. 900, z późn. zm.).

Zgodnie z art. 26d ust. 3 ustawy – Prawo lotnicze wpłata lotnicza uiszczana jest corocznie w 12 miesięcznych równych 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 2020. Zaproponowany termin wejścia w życie projektowanego rozporządzenia z dniem 1 stycznia 2020 r. pozostaje zatem adekwatny do przepisów ustawy – Prawo lotnicze, zwłaszcza wobec art. 26d ust. 6 ustawy – Prawo lotnicze, 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 1 stycznia roku kalendarzowego, którego wpłata 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**

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.

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

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 lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.