|  |  |
| --- | --- |
| **Nazwa projektu**Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań EUROCONTROL w zakresie przepisów systemu opłat trasowych**Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące**Ministerstwo Infrastruktury**Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu** Marcin Horała – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury**Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu**Marlena Jantoń – specjalista w Departamencie Lotnictwa (tel.: 22 520 50 79; e-mail: marlena.janton@migov.pl) | **Data sporządzenia**07.04.2021 r.**Źródło:** Prawo UE**Nr w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury**118 |
| **OCENA SKUTKÓW REGULACJI** |
| 1. **Jaki problem jest rozwiązywany?**
 |
| Celem wydania rozporządzenia jest wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 3 ust. 4 pkt 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1970) ze względu na wejście w życie 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), zwanego dalej „rozporządzeniem 2019/317” oraz konieczność wprowadzenia do polskiego porządku prawnego zaktualizowanych wersji dokumentów Europejskiej Organizacji do spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL), regulujących zagadnienia związane z ustalaniem opłat trasowych:1. Warunków stosowania systemu opłat trasowych oraz warunków uiszczania należności;
2. Zasad ustalania podstawy kosztowej dla opłat trasowych i obliczania stawek jednostkowych.

Rozporządzenie zastąpi rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 września 2014 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań EUROCONTROL w zakresie przepisów systemu opłat trasowych (Dz. U. poz. 1229). |
| 1. **Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt**
 |
| Wydanie rozporządzenia 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.* Przedmiotowedokumenty zostały zmienione w związku z wejściem w życie rozporządzenia 2019/317.Nie ma możliwości osiągnięcia celów projektu w sposób inny niż wydanie przedmiotowego rozporządzenia.  |
| 1. **Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?**
 |
| Podstawą systemu opłat nawigacyjnych są przepisy unijne, w szczególności określone w rozporządzeniu 2019/317. Dokumenty EUROCONTROL tj. *Zasady ustalania podstawy kosztowej dla opłat trasowych i obliczania stawek jednostkowych* oraz *Warunki stosowania systemu opłat trasowych oraz warunki uiszczania należności*, doprecyzowują zagadnienia związane z ustalaniem opłat trasowych ujęte w rozporządzeniu. 2019/317.Państwa członkowskie Unii Europejskiej są zobowiązane stosować przedmiotowe przepisy, w związku z powyższym są zobowiązane również do ich wprowadzenia do swojego porządku prawnego. |
| 1. **Podmioty, na które oddziałuje projekt**
 |
| Grupa | Wielkość | Źródło danych | Oddziaływanie |
| Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego | 1 | Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze | Sprawowanie nadzoru nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej w zakresie ustalania podstawy kosztowej dla opłat trasowych i obliczania stawek jednostkowych |
| Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego - Polska Agencja Żeglugi Powietrznej | 1 | Urząd Lotnictwa Cywilnego | Stosowanie zasad w zakresie ustalania podstawy kosztowej dla opłat trasowych i obliczania stawek jednostkowych opłat |
| Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej (inne niż w pkt powyżej) | 4 | Urząd Lotnictwa Cywilnego | Stosowanie zasad w zakresie ustalania podstawy kosztowej dla opłat trasowych i obliczania stawek jednostkowych |
| Użytkownicy przestrzeni powietrznej i ich przedstawiciele  | kilkaset | Urząd Lotnictwa Cywilnego | Uiszczanie na rzecz instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej należności z tytułu korzystania z usług zapewnianych przez te instytucje, naliczonych zgodnie z zasadami określonymi we wprowadzanych do stosowania wymaganiach międzynarodowych. |
| 1. **Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji**
 |
| Konsultacje publiczne projektu zostaną 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 obejmą one następujące podmioty:1. AMC Aviation sp. z o.o., ul. Ruchliwa 15, 02-182 Warszawa;
2. ATSM sp. z o.o., ul. Bielska 28, 02-394 Warszawa;
3. BARIP – Rada Przedstawicieli Linii Lotniczych w Polsce, ul. Adama Mickiewicza 23, 01-517 Warszawa;
4. Bartolini Air Regional sp. z o.o., ul. Pilska 4, 93-467 Łódź;
5. Enter Air sp. z o.o., ul. Komitetu Obrony Robotników 74, 02-146 Warszawa;
6. General Aviation Services sp. z o.o., ul. Kaliskiego 57, 01-476 Warszawa;
7. Helicopter.pl S.A., ul. Księżycowa 3, 01-934 Warszawa;
8. Husair sp. z o.o., ul. Księżycowa 3 hangar 11, 01-934 Warszawa;
9. Ibex – U.L. sp. z o.o., ul. księżycowa 3, 01-934 Warszawa;
10. Jet Story sp. z o.o., ul. Komitetu Obrony Robotników 47, 02-146 Warszawa;
11. Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, ul. Księżycowa 5, 01-934 Warszawa;
12. Polskie Linie Lotnicze LOT S. A., ul. Komitetu Obrony Robotników 43, 02-146 Warszawa;
13. Royal-Star sp. z o.o., ul. Drogowców 7, 39-200 Dębica;
14. Ryanair Sun S.A., ul. Cybernetyki 21, 02-677 Warszawa;
15. Sky Taxi sp. z o.o., ul. Zarembowicza 40 bud. D LDT CARGO, 54-530 Wrocław;
16. Smart Jet sp. z o.o., ul. Bobrowiecka 8, 00-728 Warszawa;
17. Smartwings Poland sp. z o.o., ul Gordona Bennetta 2b, 02-159 Warszawa;
18. SprintAir Cargo sp. z o.o., ul. Ruchliwa 22, 02-182 warszawa;
19. SprintAir S.A., ul. Ruchliwa 22, 02-182 Warszawa;
20. Lotnisko Warszawa-Babice, ul. Gen. Bryg. Sylwestra Kaliskiego 57, 01-476 Warszawa;
21. IATA Polska, ul. Twarda 18, 00-105 Warszawa;
22. Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej Państwowy Instytut Badawczy, ul. Podleśna 61, 01-673 Warszawa;
23. Krajowa Towarzystwo Lotnicze, Al. Jerozolimskie 81 lok. 7.10, 02-001 Warszawa;
24. Lotnisko Mielec sp. z o.o., ul. Lotniskowa 30, 39-300 Mielec ;
25. Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin sp. z o.o.;
26. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, ul. Wieżowa 8, 02, 02-147 Warszawa;
27. Port Lotniczy Bydgoszcz S.A., ul. Paderewskiego 1, 86-005 Białe Błota;
28. Port Lotniczy Radom S.A., ul. Lubelska 158, 26-600 Radom;
29. Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”, ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa;
30. Radom Meteo sp. z o.o., ul. Lubelska 158, 26-600 Radom;
31. Warmia i Mazury sp. z o.o., Szymany 150, 12-100 Szymany ;
32. Związek Regionalnych Portów Lotniczych, ul. Złota 59, 00-120 Warszawa;
33. Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
34. Związek Zawodowy Pracowników Portu Lotniczego Warszawa – Okęcie, ul. Żwirki i Wigury, 00-906 Warszawa;
35. Związek Zawodowy Pracowników Ruchu Lotniczego, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa.

Konsultacje publiczne będą trwały 14 dni. |
| 1. **Wpływ na sektor finansów publicznych**
 |
| (ceny stałe z 2019 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 | Projekt nie wpływa na jednostki sektora finansów publicznych. |
| 1. **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 2019 r.) | duże przedsiębiorstwa | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| W ujęciu niepieniężnym | duże przedsiębiorstwa |  |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw |  |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe  |  |
| Niemierzalne |  |  |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń  | Brak wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, a zwłaszcza mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.Brak wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych. |
| 1. **Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu**
 |
| [x]  nie dotyczy |
| Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności). | [ ]  tak[x]  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.  | [ ] tak[ ] nie[x]  nie dotyczy |
| Komentarz:Projekt nie zmienia obciążeń regulacyjnych. 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. |
| 1. **Wpływ na rynek pracy**
 |
| Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na rynek pracy. |
| 1. **Wpływ na pozostałe obszary**
 |
| [ ]  środowisko naturalne[ ]  sytuacja i rozwój regionalny[ ]  inne:       | [ ]  demografia[ ]  mienie państwowe | [ ]  informatyzacja[ ]  zdrowie |
| Omówienie wpływu | Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na pozostałe obszary. |
| 1. **Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego**
 |
| Wykonanie przepisów rozporządzenia nastąpi z dniem jego wejścia w życie. |
| 1. **W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?**
 |
| Nie dotyczy. |
| 1. **Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)**
 |
| Brak. |