**UZASADNIENIE**

1. **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 2016 r. poz. 605 i 904), 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 koszty realizacji zadań i nakład pracy Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem Urzędu”, ponoszone przy wykonywaniu zadań nadzoru nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej. Sposób ustalania wpłaty lotniczej oraz warunki i terminy jej uiszczania określone są 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 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 391/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiającego wspólny system opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej (Dz. Urz. UE L 128 z 09.05.2013, str. 31), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 391/2013/UE”, oraz rozporządzenia (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, 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.

1. **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, na które to koszty składają się 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. Należy bowiem wskazać, że 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 2017 uwzględnia koszty ponoszone przez Prezesa Urzędu, w roku 2017 wyniesie 10 362 132 PLN. Na tę kwotę składają się:

– wydatki Urzędu związane ze służbami żeglugi powietrznej planowane na 2017 r., stanowiące tzw. koszty ustalone, określone w treści planu skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej na lata 2015-2019[[1]](#footnote-1) , zwanego dalej „Planem”, w wysokości 10 819 785,62 PLN,

– korekta inflacyjna za rok 2015 dotycząca opłat trasowych, pomniejszająca kwotę wpłaty lotniczej na rok 2017, w wysokości 278 158,95 PLN,

– korekta inflacyjna za rok 2015 dotycząca opłat terminalowych, pomniejszająca kwotę wpłaty lotniczej na rok 2017, w wysokości 179 494,91 PLN.

|  |
| --- |
| Wpłata lotnicza 2017 (wartości w PLN) |
| Wydatki Urzędu związane z żeglugą powietrzną planowane na rok 2017 wg Planu | 10 819 785,62 |
| Korekta inflacyjna 2015 (koszty trasowe oraz terminalowe) | –457 653,86 |
| **Wpłata lotnicza ogółem** | **10 362 131,76** |

Kwota ta została skalkulowana zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 391/2013/UE i odzwierciedla koszty ponoszone przez Urząd w związku ze sprawowaniem przez Prezesa Urzędu nadzoru nad służbami żeglugi powietrznej.

Kalkulacja planowanych na 2017 rok kosztów związanych z żeglugą powietrzną (kosztów ustalonych) oparta została o zaangażowanie pracowników Urzędu w zadania związane ze służbami żeglugi powietrznej, z uwzględnieniem planowanego (plan z I poł. 2014 r.) kształtowania się w roku 2017 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 uwzględnione są wszystkie zadania realizowane przez Prezesa Urzędu w związku z tymi służbami (wynikające z odpowiednich 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 2017 odpowiadają kwocie kosztów ustalonych Urzędu określonej w Planie, który został zatwierdzony przez Komisję Europejską. Koszty te obejmują koszty związane ze służbami trasowymi i terminalowymi.

Korekta inflacyjna wpływająca na wartość wpłaty lotniczej w roku 2017 wynika z brzmienia art. 7 ust. 1 akapit trzeci rozporządzenia nr 391/2013/UE, zgodnie z którym różnicę między kosztami ustalonymi wyrażonymi w wartościach nominalnych przed okresem odniesienia a ustalonymi kosztami skorygowanymi na podstawie różnicy między rzeczywistą inflacją odnotowaną przez Komisję Europejską w zharmonizowanym indeksie cen konsumpcyjnych Eurostat opublikowanym w kwietniu roku n[[2]](#footnote-2) a założeniem inflacyjnym określonym w planie skuteczności działania dla roku poprzedzającego okres odniesienia i dla każdego roku okresu odniesienia przenosi się na rok n+2[[3]](#footnote-3). Na etapie opracowywania Planu przyjęto wskaźniki inflacji na poziomie: 1,458% dla roku 2014 oraz 2,375% dla roku 2015, podczas gdy rzeczywista inflacja wg danych Eurostat wyniosła w tym okresie odpowiednio 0,1% oraz -0,7%. Powyższa różnica w poziomach inflacji (niższa rzeczywista inflacja niż zakładana) skutkuje powstaniem korekty pomniejszającej wysokość wpłaty lotniczej na rok 2017. Od roku 2015 korekta inflacyjna liczona jest zarówno w odniesieniu do opłat trasowych jak i opłat terminalowych.

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 zapewniająca 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 2017) nie jest korygowana o wartość kwot odzyskanych z nadwyżką lub niecałkowicie w wyniku wahań natężenia ruchu dotyczących roku n (w omawianym przypadku roku 2015). 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 2015) w roku n+2 (rok 2017)), które liczone są również w odniesieniu do ustalonych kosztów Urzędu, są zatrzymywane lub ponoszone są w całości przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej uiszczającą wpłatę lotniczą (Polską Agencję Żeglugi Powietrznej).

Zgodnie z art. 26d ust. 3 ustawy – Prawo lotnicze wpłata lotnicza uiszczana jest 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 2017. Zaproponowany termin wejścia w życie rozporządzenia z dniem 1 stycznia 2017 r. pozostaje zatem adekwatny do przepisów ustawy – Prawo lotnicze, zwłaszcza wobec 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 (a więc dot. wpłaty lotniczej) wpłaca się w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie tego rozporządzenia. Z przepisu tego można również wysnuć wniosek, że 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 nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych oraz nie wymaga przestawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa .

Stosownie do postanowień § 52 ust. 1 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. poz. 979 oraz z 2015 r. poz. 1063) – projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

1. Plan opracowany na podstawie przepisów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 390/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiającego system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych (Dz. Urz. UE L 128 z 09.05.2013, str. 1), zatwierdzony przez Zarząd Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej, po uprzednim zatwierdzeniu załącznika dotyczącego efektywności kosztowej na poziomie krajowym przez ministra właściwego do spraw transportu. [↑](#footnote-ref-1)
2. dla roku 2015 w kwietniu roku 2016 [↑](#footnote-ref-2)
3. dla roku 2015 na rok 2017 [↑](#footnote-ref-3)