|  |  |
| --- | --- |
| **Nazwa projektu**Rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie koordynacji i organizacji rozkładów lotów **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**Michał Pietrowski – główny specjalista w Departamencie Lotnictwa w Ministerstwie Infrastruktury (tel.: 22  630 12 06; e-mail: Michal.Pietrowski@mi.gov.pl) | **Data sporządzenia:** 01.03.2021 r.**Źródło:** Upoważnienie ustawowe: art. 67g ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1970)**Nr w wykazie prac Rady Ministrów**114 |
| **OCENA SKUTKÓW REGULACJI** |
| 1. **Jaki problem jest rozwiązywany?**
 |
| Zmiana rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 20 sierpnia 2020 r. w sprawie koordynacji i organizacji rozkładów lotów (Dz. U. poz. 1544) ma na celu ustalenie wysokości opłaty za koordynację i organizację rozkładów lotów, w sytuacji gdy liczba operacji lotniczych wykonana w poprzednim okresie obowiązywania budżetu koordynatora bądź organizatora rozkładów lotów jest znacznie niższa bądź wyższa niż w latach ubiegłych, co oznacza odchylenie liczby operacji o co najmniej 25% w stosunku do poprzedniego okresu. Powyższe wynika ze szczególnych okoliczności na rynku lotniczym, spowodowanych rozprzestrzenianiem się wirusa SARS-CoV-2 oraz wiąże się z ograniczeniem znacznych zmian w wysokości opłaty za koordynację lub organizację rozkładu ruchu w przypadku mogącego występować w przyszłości istotnego spadku bądź wzrostu natężenia ruchu lotniczego ze względu na czynniki losowe.  |
| 1. **Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt**
 |
| Rekomendowanym rozwiązaniem jest nowelizacja rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 20 sierpnia 2020 r. w sprawie koordynacji i organizacji rozkładów lotów. Umożliwi ona zastosowanie nowego sposobu ustalania wysokości opłaty za koordynację i opłaty za organizację rozkładów lotów, w sytuacji gdy liczba operacji lotniczych wykonana w poprzednim okresie obowiązywania budżetu koordynatora bądź organizatora rozkładów lotów jest istotnie niższa bądź wyższa niż w latach ubiegłych, co oznacza odchylenie liczby operacji o co najmniej 25% w stosunku do poprzedniego okresu. W § 9 ust. 2 i § 16 ust. 2 obowiązującego rozporządzenia proponuje się wprowadzenie dodatkowego warunku w definicji wartości y, oznaczającej liczbę operacji lotniczych braną pod uwagę przy obliczaniu opłaty za koordynację lub organizację rozkładów lotów. Warunek ten będzie miał zastosowanie w przypadku, gdy liczba operacji lotniczych odchyli się o co najmniej 25% od liczby operacji lotniczych, przyjętych do obliczenia opłaty w poprzednim okresie obowiązywania budżetu koordynatora bądź organizatora rozkładów lotów – w takiej sytuacji do obliczania opłaty stosować się będzie średnią arytmetyczną z liczby operacji przyjętej do obliczania opłaty w poprzednim okresie obowiązywania budżetu oraz z liczby operacji lotniczych wykonanych w dwóch pełnych sezonach rozkładowych poprzedzających moment przedstawienia projektu budżetu Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego do zatwierdzenia (liczba operacji brana pod uwagę do obliczania opłaty w bieżącym okresie obowiązywania budżetu). |
| 1. **Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?**
 |
| Brak danych |
| 1. **Podmioty, na które oddziałuje projekt**
 |
| Grupa | Wielkość | Źródło danych  | Oddziaływanie |
| Koordynator rozkładów lotów | 2 | Urząd Lotnictwa Cywilnego | 1. Utrudnienie w postaci bardziej skomplikowanej metody obliczenia opłaty za koordynację lub organizację rozkładów lotów, w przypadku znacznie zmniejszonego lub zwiększonego ruchu lotniczego pomiędzy dwoma następującymi po sobie okresami budżetowymi.2. W przypadku znacznego spadku ruchu lotniczego obejmującego więcej niż jeden okres budżetowy, trudność z odzyskaniem części budżetu pochodzącej z opłat od przewoźników lotniczych. |
| Przewoźnicy lotniczy i operatorzy lotnictwa ogólnego | 250 | Urząd Lotnictwa Cywilnego | Ułatwienie w postaci redukującej koszty koordynacji lub organizacji rozkładów lotów po stronie przewoźników lotniczych metody obliczania opłaty za koordynację lub organizację rozkładów lotów, zapobiegającej nadmiernie wysokiej wysokości opłaty, w przypadku znacznego spadku ruchu lotniczego pomiędzy okresami budżetowymi. |
| Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego | 1 | Urząd Lotnictwa Cywilnego | Większe obciążenie pracą podczas zatwierdzania budżetu koordynatora rozkładów lotów lub organizatora rozkładów lotów, ze względu na bardziej skomplikowaną metodę obliczania opłaty koordynacyjnej. |
| 1. **Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji**
 |
| Z chwilą skierowania projektu do uzgodnień i konsultacji publicznych, projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego.Konsultacje 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 następujące podmioty: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. Pilska 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. Korfantego 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 będą trwały 14 dni. |
| 1. **Wpływ na sektor finansów publicznych**
 |
|  | 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** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| budżet państwa |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| JST |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **Wydatki ogółem** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| budżet państwa |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| JST |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **Saldo ogółem** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| budżet państwa |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| JST |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Źródła finansowania  |  |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | Brak wpływu na sektor 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 2014 r.) | duże przedsiębiorstwa |  |  |  |  |  |  |  |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw |  |  |  |  |  |  |  |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe |  |  |  |  |  |  |  |
| W ujęciu niepieniężnym |  |  |
|  |  |
|  |  |
| Niemierzalne | Koordynator rozkładów lotów  | W przypadku długotrwałych znacznych zmian w liczbie operacji lotniczych, koordynator rozkładów lotów może nie zebrać pełnej kwoty budżetu koordynatora, która na podstawie art. 67d ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze pobierana jest od przewoźników lotniczych, ze względu na obniżoną wysokość opłaty za koordynację, w stosunku do tej obliczonej bez zastosowania zaproponowanej w projekcie metody. |
| Przewoźnicy lotniczy | W przypadku wystąpienia znacznych zmian ruchu lotniczego pomiędzy dwoma następującymi po sobie okresami budżetowymi, opłata za koordynację zostanie dostosowana w taki sposób, że nie będzie w sposób znaczny odmienna od wysokości opłaty w poprzednim okresie. Zapobiegnie to znacznemu wzrostowi kosztów koordynacji i u przewoźników lotniczych pomiędzy dwoma następującymi po sobie okresami budżetowymi. |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, a także na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, obywateli i gospodarstwa domowe, w tym osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze. |
| 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[ ]  nie[x]  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: |
| 1. **Wpływ na rynek pracy**
 |
| Brak wpływu |
| 1. **Wpływ na pozostałe obszary**
 |
| [ ]  środowisko naturalne[ ]  sytuacja i rozwój regionalny[ ]  inne:       | [ ]  demografia[ ]  mienie państwowe | [ ]  informatyzacja[ ]  zdrowie |
| Omówienie wpływu | Przepisy rozporządzenia nie wpłyną na pozostałe obszary. |
| 1. **Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego**
 |
| Wykonanie nowelizowanego rozporządzenia nastąpi w momencie jego wejścia w życie. |
| 1. **W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?**
 |
| Brak konieczności ewaluacji efektów projektu. |
| 1. **Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)**
 |
| Brak. |