|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **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** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| nie dotyczy | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności). | | | | | | | | | | | | tak  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  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. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |