

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾**

z dnia 2012 r.

w sprawie opłat nawigacyjnych

Na podstawie art. 130 ust. 9 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933 i poz. 951) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) sposób ustalania i zatwierdzania wysokości opłat nawigacyjnych (opłat trasowych i opłat terminalowych), w zakresie nieuregulowanym aktami prawnymi, o których mowa w art. 130 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 2) procedurę przekazywania informacji niezbędnych do zatwierdzania opłat nawigacyjnych.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) ustawie – rozumie się przez to ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 2) Prezesie Urzędu – rozumie się przez to Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 3) instytucji – rozumie się przez to instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej wyznaczoną zgodnie z przepisami ustawy;
- 4) rozporządzeniu nr 691/2010 – rozumie się przez to rozporządzenie Komisji (UE) nr 691/2010 z dnia 29 lipca 2010 r. ustanawiające system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2096/2005 ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej (Dz. Urz. UE L 201 z 03.08.2010, str. 1, z późn. zm.);
- 5) rozporządzeniu nr 1794/2006 – rozumie się przez to rozporządzenie Komisji (WE) nr 1794/2006 z dnia 6 grudnia 2006 r. ustanawiające wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej (Dz. Urz. UE L 341 z 07.12.2006, str. 3, z późn. zm.);
- 6) ustalonych kosztach – rozumie się przez to koszty określone w art. 15 ust. 2 lit. a i b rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewnienia służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 10, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 31, z późn. zm.);

1) Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494).

- 7) okresie odniesienia – rozumie się przez to okres odniesienia dla systemu skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej, o którym mowa w art. 7 rozporządzenia nr 691/2010;
- 8) planie skuteczności działania – rozumie się przez to plan skuteczności działania, o którym mowa w rozporządzeniu nr 691/2010, opracowany na poziomie krajowym albo na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej;
- 9) funkcjonalnym bloku przestrzeni powietrznej – rozumie się przez to funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej, o którym mowa w art. 2 pkt 25 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającego ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, s. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 23, z późn. zm.), ustanowiony z udziałem Rzeczypospolitej Polskiej;
- 10) opłacie trasowej – rozumie się przez to opłatę, o której mowa w art. 3 ust. 2 rozporządzenia nr 1794/2006;
- 11) opłacie terminalowej – rozumie się przez to opłatę, o której mowa w art. 3 ust. 3 rozporządzenia nr 1794/2006 pobieraną w związku z bieżącym zapewnianiem terminalowych służb żeglugi powietrznej na lotnisku od dnia, w którym rozpoczyna się prowadzenie bieżącej działalności w zakresie zapewniania służb żeglugi powietrznej na danym lotnisku, w oparciu o posiadany certyfikat wraz ze specyfikacją operacyjną, potwierdzający prawo do zapewniania służb żeglugi powietrznej na tym lotnisku oraz, gdy jest to wymagane odrębnymi przepisami, wyznaczenie do zapewniania tych służb

§ 3. 1. Opłaty trasowe są ustalane dla FIR Warszawa, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 121 ust. 5 pkt 1 ustawy, stanowiącego strefę pobierania opłat trasowych, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Jeżeli na podstawie wiążącej Rzeczypospolitą Polską umowy międzynarodowej dotyczącej utworzenia funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej ustalono inną, niż określona w ust. 1, strefę pobierania opłat trasowych, opłaty trasowe ustala się dla przestrzeni powietrznej stanowiącej tę strefę.

3. Notyfikacja strefy pobierania opłat trasowych ustanowionej zgodnie z ust. 2 do Komisji Europejskiej oraz EUROCONTROL odbywa się zgodnie z postanowieniami umowy, o której mowa w ust. 2.

§ 4. 1. Opłaty terminalowe są ustalane dla stref pobierania opłat terminalowych, określonych zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 1794/2006, przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego i zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu.

2. Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego konsultuje projekt stref pobierania opłat terminalowych z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej, a następnie przedstawia go do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu. Przedstawiając projekt stref do zatwierdzenia, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego wskazuje okres obowiązywania stref oraz dołącza uzasadnienie dotyczące spełnienia kryteriów ustanawiania

stref pobierania opłat terminalowych, określonych w przepisach rozporządzenia nr 1794/2006, a także informację o przebiegu i wynikach konsultacji, o których mowa w § 12.

3. Konsultacje, o których mowa w ust. 2, mogą być prowadzone jednocześnie z konsultacjami, o których mowa w § 12. W takim przypadku część konsultacji, która dotyczy stref pobierania opłat terminalowych, jest prowadzona przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego.

4. W ramach wspólnej strefy pobierania opłat terminalowych mogą zostać uwzględnione lotniska, które :

- 1) posiadają służby terminalowe objęte zakresem rozporządzenia nr 691/2010 i planem skuteczności działania albo służby terminalowe wyłączone z zakresu rozporządzenia nr 691/2010;
- 2) posiadają służby terminalowe zapewniane przez tę samą instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego;
- 3) należą do tej samej kategorii lotnisk, zgodnie z kategoriami określonymi w art. 54 ust. 4 ustawy.

5. Strefy pobierania opłat terminalowych są ustalane na okres roku kalendarzowego lub kilku lat kalendarzowych.

6. Strefy pobierania opłat terminalowych nie mogą być zmieniane w ciągu roku kalendarzowego.

7. Strefy pobierania opłat terminalowych ustalane na okres kilku lat kalendarzowych mogą być zmieniane w przypadku zmiany natężenia ruchu lotniczego i konieczności zapewnienia służb kontroli ruchu lotniczego, przy czym zmiany te nie naruszają postanowień art. 13 ust. 2 rozporządzenia nr 1794/2006.

8. Do zmiany stref pobierania opłat terminalowych przepisy ust. 2, 3, 10-14 i 17 stosuje się odpowiednio.

9. W przypadku stref pobierania opłat terminalowych, o których mowa w ust. 11, okres ich obowiązywania pokrywa się z okresem odniesienia

10. W odniesieniu do stref pobierania opłat terminalowych obejmujących lotniska, na których służby terminalowe są objęte zakresem rozporządzenia nr 691/2010, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego przedstawia projekt stref pobierania opłat terminalowych do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu najpóźniej wraz z przekazaniem elementów planu biznesowego, dokonywanym na podstawie art. 10 ust. 2 lit. a rozporządzenia nr 691/2010.

11. W odniesieniu do stref pobierania opłat terminalowych obejmujących lotniska, na których służby terminalowe są wyłączone z zakresu rozporządzenia nr 691/2010, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego przedstawia projekt stref pobierania opłat terminalowych do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu najpóźniej wraz z wnioskiem o zatwierdzenie kosztów zapewniania służb terminalowych, o którym mowa w § 10 ust. 3.

12. Prezes Urzędu odmawia zatwierdzenia stref pobierania opłat terminalowych, jeżeli nie spełniają one wymogów zawartych w niniejszym rozporządzeniu lub w rozporządzeniu nr 1794/2006.

13. Zatwierdzenie stref pobierania opłat terminalowych, o których mowa w ust. 10, może nastąpić nie wcześniej niż po zatwierdzeniu planu skuteczności działania na poziomie

krajowym lub na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej w rozumieniu rozporządzenia nr 691/2010.

14. W przypadku odmowy zatwierdzenia stref pobierania opłat terminalowych, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego przedkłada ponownie projekt stref pobierania opłat terminalowych do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji o odmowie ich zatwierdzenia, chyba że od decyzji o odmowie wniesione zostanie odwołanie. Przepisy ust. 1 i 2 zdanie drugie, 4-6 i 12 stosuje się odpowiednio.

15. W przypadku upływu okresu, na jaki zostały ustalone strefy pobierania opłat terminalowych, do czasu zatwierdzenia nowych stref pobierania opłat terminalowych, każde z lotnisk, na których są zapewniane terminalowe służby ruchu lotniczego, stanowi odrębną strefę pobierania opłat terminalowych.

16. Do lotnisk nieobjętych obowiązującymi strefami, przepis ust. 15 stosuje się odpowiednio.

17. Prezes Urzędu ogłasza w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego wykaz zatwierdzonych albo obowiązujących na podstawie ust. 15 lub 16 stref pobierania opłat terminalowych.

§ 5. Stawki jednostkowe opłat nawigacyjnych są ustalane zgodnie z przepisami określonymi w rozporządzeniu nr 1794/2006, z uwzględnieniem przepisów niniejszego rozporządzenia.

§ 6. W celu umożliwienia Prezesowi Urzędu realizacji obowiązku określonego w pkt 1 załącznika II do rozporządzenia nr 1794/2006 instytucja przekazuje Prezesowi Urzędu wypełnione w zakresie swojej właściwości, dla kolejnego okresu odniesienia, tabele sprawozdawcze opłat nawigacyjnych, określone w załączniku II do rozporządzenia nr 1794/2006, nie później niż na 19 miesięcy przed rozpoczęciem okresu odniesienia, którego dotyczą.

§ 7. 1. Stawki jednostkowe opłat trasowych są ustalane dla każdego roku kalendarzowego danego okresu odniesienia, w oparciu o ustalone koszty określone w planie skuteczności działania.

2. W celu ustalenia wstępnych stawek jednostkowych opłat trasowych na kolejny rok kalendarzowy, instytucja przekazuje Prezesowi Urzędu wypełnione w zakresie swojej właściwości, dla danego roku kalendarzowego oraz kolejnych lat kalendarzowych danego okresu odniesienia, tabele sprawozdawcze oraz informacje dodatkowe, o których mowa w załącznikach II i VI do rozporządzenia nr 1794/2006, najpóźniej do dnia 15 maja roku poprzedzającego rok, dla którego stawki te są ustalane.

3. Instytucja o której mowa w art. 26d ust. 1 ustawy, uwzględnia w przekazywanych tabelach sprawozdawczych koszty Urzędu Lotnictwa Cywilnego związane z nadzorem Prezesa Urzędu nad służbami żeglugi powietrznej objętymi opłatami trasowymi.

4. Prezes Urzędu przekazuje do EUROCONTROL tabele sprawozdawcze zawierające wstępną propozycję stawki jednostkowej opłaty trasowej dla danego roku kalendarzowego oraz kolejnych lat kalendarzowych danego okresu odniesienia wraz z informacjami

dodatkowymi, o których mowa w załącznikach II i VI do rozporządzenia nr 1794/2006, do dnia 1 czerwca roku poprzedzającego rok kalendarzowy, dla którego stawki te są ustalane.

§ 8. 1. Przepisy § 7 stosuje się do ustalania ostatecznych stawek jednostkowych opłat trasowych, z tym, że instytucja przekazuje Prezesowi Urzędu tabele sprawozdawcze oraz informacje dodatkowe, o których mowa w załącznikach II i VI do rozporządzenia nr 1794/2006, do dnia 15 października roku poprzedzającego rok kalendarzowy, dla którego stawki są ustalane.

2. Prezes Urzędu przekazuje do EUROCONTROL tabele sprawozdawcze zawierające ostateczną stawkę jednostkową opłaty trasowej dla danego roku kalendarzowego oraz kolejnych lat kalendarzowych danego okresu odniesienia wraz z informacjami dodatkowymi, o których mowa w załącznikach II i VI do rozporządzenia nr 1794/2006, do dnia 1 listopada roku poprzedzającego rok kalendarzowy, dla którego stawki są ustalane.

3. W odniesieniu do pierwszego roku kalendarzowego okresu odniesienia, w sytuacji gdy w wyniku działań, o których mowa w art. 13 i 14 rozporządzenia nr 691/2010, plan skuteczności działania nie zostanie przyjęty do dnia 1 listopada roku kalendarzowego poprzedzającego jego obowiązywanie, stawki jednostkowe opłat trasowych przekazane do zatwierdzenia z dotrzymaniem terminów, o których mowa w ust. 1 i 2, mogą zostać przeliczone, po tym terminie, tak aby były zgodne z danymi zawartymi w ostatecznie zatwierdzonej i przyjętej wersji planu skuteczności działania.

§ 9. 1. Dla stref pobierania opłat terminalowych, o których mowa w § 4 ust. 10, stawki jednostkowe opłat terminalowych są ustalane dla każdego roku kalendarzowego danego okresu odniesienia, w oparciu o ustalone koszty określone w planie skuteczności działania.

2. W celu ustalenia wstępnych stawek jednostkowych opłat terminalowych na kolejny rok kalendarzowy, instytucja przekazuje Prezesowi Urzędu wypełnione w zakresie swojej właściwości tabele sprawozdawcze oraz informacje dodatkowe, o których mowa w załącznikach II i VI do rozporządzenia nr 1794/2006, najpóźniej do dnia 15 maja roku poprzedzającego rok kalendarzowy, dla którego stawki te są ustalane.

3. Instytucja, o której mowa w art. 26d ust. 1 ustawy, uwzględnia w przekazywanych tabelach sprawozdawczych koszty Urzędu Lotnictwa Cywilnego związane z nadzorem Prezesa Urzędu nad służbami żeglugi powietrznej objętymi opłatami terminalowymi.

4. Prezes Urzędu przekazuje Komisji Europejskiej tabele sprawozdawcze zawierające wstępną propozycję stawek jednostkowych opłaty terminalowej dla danego roku kalendarzowego oraz kolejnych lat kalendarzowych danego okresu odniesienia wraz z informacjami dodatkowymi, o których mowa w załącznikach II i VI do rozporządzenia nr 1794/2006, do dnia 1 czerwca roku poprzedzającego rok kalendarzowy, dla którego stawki te są ustalane.

5. Instytucja przekazuje Prezesowi Urzędu ostateczne podstawy kosztowe opłat terminalowych ustalone dla stref pobierania opłat terminalowych stanowiące wypełnione w zakresie swojej właściwości tabele sprawozdawcze oraz informacje dodatkowe, o których mowa w załącznikach II i VI do rozporządzenia nr 1794/2006, najpóźniej do dnia 15 października roku poprzedzającego rok kalendarzowy, dla którego stawki te są ustalane.

6. Instytucja, o której mowa w art. 26d ust. 1 ustawy, uwzględnia w przekazywanych tabelach sprawozdawczych koszty Urzędu Lotnictwa Cywilnego związane z nadzorem Prezesa Urzędu nad służbami żeglugi powietrznej objętymi opłatami terminalowymi.

7. Instytucja pobierająca opłaty terminalowe składa do Prezesa Urzędu wniosek o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat terminalowych wraz z ostatecznymi podstawami kosztowymi tych opłat, w terminie do dnia 15 października roku poprzedzającego rok kalendarzowy, dla którego stawki te są ustalane .

8. Wraz z podstawami kosztowymi, o których mowa w ust. 5, instytucja przekazuje informację o kosztach zapewniania służb terminalowych na poszczególnych lotniskach, a instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego przekazuje dodatkowo prognozę liczby jednostek usługowych dla każdego z lotnisk.

9. Prezes Urzędu zatwierdza stawki jednostkowe opłat terminalowych ustalone na podstawie ostatecznych podstaw kosztowych opłat terminalowych, o których mowa w ust. 7.

10. Prezes Urzędu odmawia zatwierdzenia stawek jednostkowych, o których mowa w ust. 9, jeżeli są niezgodne z przepisami dotyczącymi opłat nawigacyjnych.

11. W przypadku odmowy zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat terminalowych, instytucja pobierająca opłaty terminalowe ponownie przedkłada Prezesowi Urzędu ostateczne podstawy kosztowe opłat terminalowych, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji o odmowie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat terminalowych, chyba że od decyzji zostanie wniesione odwołanie. Przepisy ust. 5-10 stosuje się odpowiednio.

12. W przypadku braku zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat terminalowych do dnia 31 grudnia roku poprzedzającego rok kalendarzowy, w którym opłaty te mają obowiązywać, Prezes Urzędu ustala stawki jednostkowe opłat terminalowych dla każdej ze stref pobierania opłat terminalowych, ustanowionych zgodnie z § 4, w oparciu o zweryfikowane pod względem zgodności z przepisami prawa, ostateczne podstawy kosztowe.

§ 10. 1 Dla stref pobierania opłat terminalowych, o których mowa w § 4 ust. 11, stawki jednostkowe opłat terminalowych są ustalane dla każdego roku kalendarzowego danego okresu odniesienia w oparciu o ustalone koszty, określone zgodnie z przepisami tego paragrafu

2. Ustalone koszty, o których mowa w ust. 1, obejmują koszty wszystkich terminalowych służb żeglugi powietrznej zapewnianych w danej strefie. Są one określone dla każdego roku kalendarzowego danego okresu odniesienia.

3. Ustalone koszty, o których mowa w ust. 1, podlegają zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu na wniosek instytucji pobierającej opłaty terminalowe.

4. Do wniosku, o którym mowa w ust. 3, instytucja pobierająca opłaty terminalowe dołącza:

- 1) tabele sprawozdawcze, o którym mowa w załączniku II do rozporządzenia nr 1794/2006,
- 2) informacje dodatkowe, o którym mowa w załączniku VI do rozporządzenia nr 1794/2006,
- 3) elementy planu biznesowego instytucji, o którym mowa w rozporządzeniu wykonawczym Komisji Europejskiej (UE) nr 1035/2011 z dnia 17 października 2011 r. ustanawiającym wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej oraz

zmieniającym rozporządzenia (WE) nr 482/2008 i (UE) nr 691/2010 (Dz. Urz. UE L 271 z 18.10.2011, str. 23)

- dotyczące efektywności kosztowej i prognoz finansowych.

5. Prezes Urzędu odmawia zatwierdzenia ustalonych kosztów jeżeli są one obliczone z naruszeniem przepisów prawa dotyczących opłat nawigacyjnych lub są niezgodne z warunkami wyznaczenia instytucji określonymi zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 128 ustawy.

6. W oparciu o ustalone koszty, o których mowa w ust. 1, instytucja pobierająca opłaty terminalowe składa do Prezesa Urzędu wnioski o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat terminalowych. Przepisy § 9 ust. 5-12 stosuje się odpowiednio.

§ 11. Przed przekazaniem do EUROCONTROL informacji, o których mowa w § 7 lub 8, lub przed zatwierdzeniem stawek jednostkowych opłat terminalowych, o którym mowa w § 9 ust. 9 lub § 10 ust. 6, lub przed zatwierdzeniem ustalonych kosztów, o którym mowa w § 10 ust. 3, Prezes Urzędu może zażądać od instytucji przedłożenia dodatkowych informacji lub wyjaśnień w celu weryfikacji zgodności stawek jednostkowych opłat terminalowych z przepisami prawa dotyczącymi opłat nawigacyjnych.

§ 12. 1. Konsultacje opłat nawigacyjnych z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej są prowadzone przez Prezesa Urzędu przy współpracy instytucji, zgodnie z przepisami określonymi w art. 8 rozporządzenia nr 1794/2006, z zastrzeżeniem ust. 3 i 4.

2. Na wniosek zarządzających lotniskami konsultacje, o których mowa w ust. 1 przeprowadzane są z ich udziałem. W tym przypadku, wyniki konsultacji, o których mowa w § 4 ust. 2, zawierają także stanowisko zarządzających lotniskami.

3. W przypadku opłat nawigacyjnych ustalanych dla strefy pobierania opłat trasowych, ustanowionej zgodnie z § 3 ust. 2, konsultacje są prowadzone zgodnie z postanowieniami umów, o których mowa w § 3 ust. 2.

4. W trakcie trwania okresu odniesienia konsultacje, o których mowa w ust. 1, są prowadzone w odniesieniu do opłat terminalowych przez organy Unii Europejskiej, a w odniesieniu do opłat trasowych w ramach wielostronnego systemu opłat trasowych EUROCONTROL, zgodnie z przepisami EUROCONTROL dotyczącymi opłat trasowych, o których mowa w przepisach wprowadzonych do stosowania na podstawie art. 3 ust. 4 pkt 3 ustawy, chyba że:

- 1) przedstawiciele użytkowników przestrzeni powietrznej zwrócą się do Prezesa Urzędu o dodatkowe konsultacje na poziomie krajowym;
- 2) konsultacje są prowadzone w związku z uruchomieniem mechanizmu ostrzegawczego skutkującego zmianą stawki jednostkowej.

5. Nie później niż na cztery tygodnie przed wyznaczonym przez Prezesa Urzędu terminem konsultacji, o których mowa w ust. 1 i 4 pkt 1 i 2, instytucja przekazuje Prezesowi Urzędu informacje, o których mowa w art. 8 rozporządzenia nr 1794/2006, w zakresie dotyczącym działalności instytucji. Prezes Urzędu może zażądać od instytucji przedstawienia dodatkowych informacji dotyczących podstaw kosztowych lub opłat nawigacyjnych,

w szczególności wynikających z ustaleń wcześniejszych spotkań konsultacyjnych z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej.

6. Podczas konsultacji, o których mowa w ust. 1 i ust. 4 pkt 1 i 2, instytucja oraz Prezes Urzędu przedstawiają przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej informacje w zakresie swojej działalności, udzielając w tym zakresie wyjaśnień i odpowiadając na pytania przedstawicieli użytkowników przestrzeni powietrznej.

7. Przepisy ust. 1-6 nie naruszają prawa instytucji do organizacji dodatkowych konsultacji z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej dotyczących działalności danej instytucji lub jej kosztów.

8. Instytucja przekazuje Prezesowi Urzędu, nie później niż z ostatecznymi podstawami kosztowymi opłat trasowych i terminalowych, uwagi i opinie dotyczące opłat nawigacyjnych lub ich podstaw kosztowych zgłoszone przez przedstawicieli użytkowników przestrzeni powietrznej poza konsultacjami, o których mowa w ust. 1 i 4.

§ 13. 1. Prezes Urzędu przekazuje Komisji Europejskiej podstawy kosztowe opłat trasowych i opłat terminalowych oraz zatwierdzone stawki jednostkowe opłat terminalowych wraz z informacjami dodatkowymi, zgodnie z art. 8 i 13 rozporządzenia nr 1794/2006.

2. W przypadku zmiany stawki jednostkowej opłaty w ciągu roku, o której mowa w art. 13 ust. 2 rozporządzenia nr 1794/2006, Prezes Urzędu informuje Komisję Europejską o takiej zmianie w terminie 2 tygodni od dnia zatwierdzenia zmienionej stawki.

§ 14. W przypadku transgranicznych stref pobierania opłat nawigacyjnych ustalanie opłat nawigacyjnych następuje zgodnie z postanowieniami umów, o których mowa w § 3 ust. 2.

§ 15. 1. Rozporządzenie stosuje się do ustalania i zatwierdzania opłat nawigacyjnych obowiązujących od roku kalendarzowego następującego po roku, w którym wchodzi w życie rozporządzenie.

2. Przepis § 4 ust. 9 stosuje się do stref pobierania opłat terminalowych obowiązujących od dnia 1 stycznia 2015 r.

§ 16. Traci moc rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 15 maja 2007 r. w sprawie opłat nawigacyjnych (Dz. U. Nr 92, poz. 619).

§ 17. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

UZASADNIENIE

Przedmiotowe rozporządzenie stanowi wykonanie art. 130 ust. 9 ustawy - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933 i poz. 951). Rozporządzenie określa sposób ustalania i zatwierdzania opłat nawigacyjnych - trasowych i terminalowych - w zakresie niezastrzeżonym do kompetencji odpowiednich organów organizacji międzynarodowych. Przedmiotowe rozporządzenie zastąpi dotychczasowe rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 15 maja 2007 r. w sprawie opłat nawigacyjnych (dalej „rozporządzenie Ministra Transportu”).

Konieczność wydania nowego rozporządzenia regulującego sprawy związane z ustalaniem i zatwierdzaniem opłat nawigacyjnych wynika ze zmian, jakie zostały wprowadzone w prawie unijnym regulującym kwestie opłat nawigacyjnych. Przepisy nowego rozporządzenia uwzględniają m. in. możliwość ustalania opłat trasowych wspólnie przez Rzeczypospolitą Polską i inne państwa, w ramach funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej.

Główne zmiany w zakresie prawa unijnego związane są z wejściem w życie rozporządzenia Komisji (UE) nr 1191/2010 z dnia 16 grudnia 2010 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1794/2006 ustanawiające wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej (Dz. Urz. UE L 333 z 17.12.2010, str. 6), a także rozporządzenia Komisji (UE) nr 691/2010 z dnia 29 lipca 2010 r. ustanawiającego system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2096/2005 ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewnienia służb żeglugi powietrznej (Dz. Urz. UE L 201 z 03.08.2010, str. 1, z późn. zm.). Nowe regulacje w prawie unijnym związane są z wprowadzeniem tzw. systemu skuteczności działania służb żeglugi powietrznej, który to system w zakresie opłat nawigacyjnych zastępuje dotychczas funkcjonujący system polegający na pełnym zwrocie kosztów. Rozporządzenie nr 691/2010 wprowadza pojęcie planów skuteczności działania, które określają wiążące cele w zakresie czterech kluczowych wskaźników skuteczności działania: bezpieczeństwa, przepustowości, ochrony środowiska oraz efektywności kosztowej. W zakresie efektywności kosztowej wprowadzone zostały zmiany dotyczące podziału ryzyka ruchu oraz ryzyka związanego z kosztami służb świadczonych przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej. Zmiany w przepisach unijnych wpłynęły także na sposób ustalania opłat nawigacyjnych, wprowadzając pojęcie okresu odniesienia oraz ustalonych kosztów. Ustalone koszty to koszty określone w art. 15 ust. 2 lit. a) i b) rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewnienia służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 10, z późn. zm., Dz. Urz. UE L Polskie wydanie specjalne rozdz. 7, t. 8 str. 31, z późn. zm.). Okres odniesienia to okres, na który sporządza się plany skuteczności działania, a tym samym określa ustalone koszty.

Rozwiązania szczegółowe zawarte w projekcie wraz z odniesieniem do aktualnie obowiązującego rozporządzenia Ministra Transportu:

Definicje - § 2:

Zakresem § 2 oprócz definicji zawartych w obecnie obowiązującym rozporządzeniu Ministra Transportu objęto nowe pojęcia wynikające z wymienionych wyżej nowych przepisów unijnych: zdefiniowano pojęcie planu skuteczności działania, okresu odniesienia, funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, kosztów ustalonych, opłaty trasowej i opłaty terminalowej. Ponadto wprowadzono do treści rozporządzenia krajowego odniesienie do wspomnianego wyżej rozporządzenia Komisji nr 691/2010 oraz ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

Plan skuteczności działania jest to dokument sporządzany na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej dla każdego okresu odniesienia obejmującego okres trzech lub pięciu lat. W chwili obecnej dla Rzeczypospolitej Polskiej stworzony został krajowy Plan Skuteczności Działania służb żeglugi powietrznej na pierwszy okres odniesienia trwający od 1 stycznia 2012 r. do 31 grudnia 2014 r.

Strefy pobierania opłat - § 3 i § 4:

Rozporządzenie w § 3 zawiera regulacje dotyczące ustanawiania stref pobierania opłat trasowych, natomiast w § 4 regulacje dotyczące stref pobierania opłat terminalowych.

W odniesieniu do opłat trasowych wprowadzono możliwość ustalenia strefy w sposób odmienny niż ma to miejsce obecnie (strefę stanowi FIR Warszawa), w ramach wykonywania umowy międzynarodowej ustanawiającej funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej z udziałem Rzeczypospolitej Polskiej. Możliwość ustanowienia strefy wykraczającej poza granice jednego państwa wynika z art. 4 rozporządzenia nr 1794/2006. Zgodnie natomiast z projektem umowy o ustanowieniu Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej między Polską a Litwą rozwiązaniem docelowym ma być wspólna strefa obejmująca przestrzeń powietrzną tych państw. Jednocześnie mając na uwadze wynikającą z Umowy wielostronnej w sprawie opłat trasowych, sporządzonej w Brukseli dnia 12 lutego 1981 r. (Dz. U. z 2006 r. Nr 238, poz. 1725) konieczność notyfikowania zmiany stref do tej organizacji, w § 3ust. 3 projektu wskazano, iż notyfikacja przeprowadzana będzie zgodnie z postanowieniami umowy, na podstawie której ustanowiono wspólną strefę.

W odniesieniu do stref pobierania opłat terminalowych dokonano rozgraniczenia pomiędzy służbami zapewnianymi na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia nr 691/2010 a służbami zapewnianymi na lotniskach wyłączonych z zakresu tego rozporządzenia. Art.1 ust. 3 rozporządzenia nr 691/2010 pozwala bowiem państwu członkowskiemu podjąć decyzję o niestosowaniu tego rozporządzenia do służb na lotniskach o mniejszym ruchu. Rozgraniczenie tych dwóch grup lotnisk, wynika z konieczności poddania ich różnym mechanizmom regulacyjnym (lotniska objęte zakresem rozporządzenia nr 691/2010 będą związane celami skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej, ustalonymi na poziomie unijnym oraz na poziomie krajowym/poziomie FAB, w ramach planu skuteczności działania, natomiast lotniska wyłączone spod obowiązywania powyższego rozporządzenia nie będą związane tymi celami). Jednocześnie zgodnie z pkt 5 preambuły do rozporządzenia nr 1794/2006 państwa członkowskie mogą stosować jednakowe stawki

jednostkowe wobec lotnisk obsługiwanych przez tę samą instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego. Dodatkowo wprowadzone zostało jeszcze jedno kryterium dotyczące lotnisk znajdujących się w jednej strefie pobierania opłat terminalowych. Zgodnie z art. 54 ust. 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze wyróżnia się lotniska lokalne (gminne, powiatowe) oraz lotniska ponadlokalne (regionalne, krajowe). Bazując na tym przepisie projekt rozporządzenia zakłada, że w jednej strefie mogą znajdować się lotniska o tym samym charakterze np. tylko lotniska lokalne albo tylko lotniska ponadlokalne. Uwzględniając powyższe, zgodnie z proponowanym § 4 ust. 4 rozporządzenia, do wspólnej strefy pobierania opłat terminalowych należeć mogą tylko lotniska:

1) na których służby terminalowe zapewniane są przez tę samą instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego, i objęte są zakresem rozporządzenia nr 691/2010 (a w konsekwencji treścią planu skuteczności działania), a także należą do tej samej kategorii, zgodnie z podziałem określonym w art. 54 ust. 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (lokalne, ponadlokalne) albo

2) na których służby terminalowe zapewniane są przez tę samą instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego i nie są objęte zakresem rozporządzenia 691/2010 oraz należą do tej samej kategorii lotnisk, zgodnie z podziałem określonym w art. 54 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

Tak jak dotychczas strefy pobierania opłat terminalowych będą podlegały zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego – na wniosek instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego. We wniosku o ustanowienie stref instytucja proponowała będzie termin ich obowiązywania – tak jak to ma miejsce w praktyce obecnie. Przy czym uwzględniając fakt, iż stawki opłat ustalane są zgodnie z rozporządzeniem nr 1794/2006 na okres roku kalendarzowego, strefy także muszą być ustalane na okres jednego roku kalendarzowego lub kilku lat kalendarzowych. Dodatkowo w przypadku służb zapewnianych na lotniskach objętych rozporządzeniem nr 691/2010 strefy będą ustalane na okres obowiązywania planu skuteczności działania (okres odniesienia), dając tym samym zarówno użytkownikom przestrzeni, jak i zarządzającym lotniskami pewność prawną i stabilność co do warunków prowadzenia działalności w tym okresie. Zgodnie z art. 13 rozporządzenia nr 1794/2006 opłaty są ustalane na okres roku i w tym okresie nie mogą być zmieniane (poza sytuacją uruchomienia tzw. mechanizmu ostrzegawczego lub sytuacją niezatwierdzenia przed rozpoczęciem okresu odniesienia planu skuteczności działania), zatem także strefy pobierania opłat nie mogą w tym okresie ulegać zmianom (jako że strefy determinują wysokość stawki opłaty). Proponowany przepis zobowiązuje instytucję do przekazania wraz z projektem stref uzasadnienia potwierdzającego spełnienie przez proponowane strefy kryteriów ich ustanawiania określonych w art. 4 rozporządzenia nr 1794/2006 – umożliwi to Prezesowi Urzędu ocenę, czy strefy są zgodne z przepisami prawa, co stanowi warunek ich zatwierdzenia.

W paragrafie 4 określone zostały także terminy, w których należy przedłożyć projekt stref Prezesowi Urzędu. W przypadku stref pobierania opłat terminalowych obejmujących lotniska, na których służby terminalowe objęte są rozporządzeniem nr 691/2010, termin ten określony jest przez dzień przekazania elementów planu biznesowego, na podstawie których Prezes Urzędu opracowuje projekt planu skuteczności działania (art. 10 ust. 2 lit. a rozporządzenia nr 691/2010). Jako że w treści planu określone są ustalone koszty zapewniania

służb, niezbędnym jest, aby wraz z propozycją tych kosztów Prezes Urzędu otrzymał propozycję ich odzwierciedlenia w wysokości opłat terminalowych, które są determinowane konfiguracją stref. W przypadku stref pobierania opłat terminalowych obejmujących lotniska, na których służby terminalowe są wyłączone z zakresu rozporządzenia nr 691/2010, wniosek ten składa się najpóźniej wraz z wnioskiem o zatwierdzenie ustalonych kosztów. Terminy te wynikają z konieczności pozyskania przez Prezesa Urzędu informacji na temat planowanej liczby stref przed podjęciem kluczowych decyzji w zakresie kosztów i stawek opłat terminalowych.

W związku z przepisami art. 130 ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze oraz przepisami Kodeksu postępowania administracyjnego, zatwierdzenie lub odmowa zatwierdzenia stref będzie odbywała się w drodze decyzji administracyjnej, tak jak ma to miejsce obecnie. W odniesieniu do decyzji w sprawie stref pobierania opłat terminalowych obejmujących lotniska, na których służby terminalowe objęte są zakresem rozporządzenia nr 691/2010 – zatwierdzenie stref pobierania opłat jest możliwe dopiero po zatwierdzeniu planu skuteczności działania na szczeblu krajowym (przez ministra właściwego do spraw transportu) albo na szczeblu funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej (jeśli – zgodnie z rozporządzeniem nr 691/2010 – plan będzie opracowywany na poziomie takiego bloku). Wynika to z faktu, iż przed sfinalizowaniem dyskusji nad zakresem planu skuteczności działania i określonymi w jego treści kosztami niemożliwa jest ostateczna analiza skutków ustanowienia proponowanej konfiguracji stref.

Projektowane przepisy zobowiązują instytucję do złożenia ponownego wniosku o zatwierdzenie stref pobierania opłat terminalowych w przypadku odmowy ich zatwierdzenia, w wyznaczonym terminie (14 dni od dnia doręczenia decyzji). Obowiązek ten nie powstaje, w przypadku wniesienia przez stronę odwołania od decyzji Prezesa Urzędu odmawiającej zatwierdzenia stref pobierania opłat terminalowych. Podobne przepisy zostały wprowadzone w odniesieniu do stawek jednostkowych opłat terminalowych.

Jednocześnie w projektowanym rozporządzeniu przewidziano rozwiązanie regulujące sytuację, w której do dnia kończącego okres obowiązywania dotychczas ustanowionych stref nie zostaną zatwierdzone nowe strefy. W takim przypadku każde z lotnisk będzie stanowiło odrębną strefę pobierania opłat terminalowych. Zgodnie z treścią preambuły do rozporządzenia nr 1794/2006 oraz art. 15 ust. 2 lit. e rozporządzenia nr 550/2004 takie rozwiązanie stanowi rozwiązanie podstawowe, od którego państwo może odstąpić na rzecz zgrupowania lotnisk. Opisane rozwiązanie będzie także miało zastosowanie do lotnisk nowych, które dotychczas nie były objęte obowiązującą strefą. Przedstawione rozwiązanie ma na celu zapobieżenie sytuacji, w której brak wniosku instytucji o zatwierdzenie strefy pobierania opłat terminalowych albo przedłużający się proces jej zatwierdzenia prowadzi do braku ustalenia jakichkolwiek stref pobierania opłat terminalowych.

Propozycja stref pobierania opłat terminalowych powinna być także skonsultowana z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej. Odpowiedzialna za przeprowadzenie takich konsultacji jest instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego, z tym, że konsultacje te mogą stanowić element konsultacji wspólnych z konsultacjami w sprawie opłat nawigacyjnych.

Tak jak dotychczas, zatwierdzone strefy pobierania opłat terminalowych będą podlegały ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Sposób ustalania stawek jednostkowych opłat - § 5:

Przepis § 5 podkreśla generalną regułę, z której wynika, że stawki jednostkowe opłat nawigacyjnych są ustalane zgodnie z przepisami określonymi w rozporządzeniu nr 1794/2006, a przedmiotowe rozporządzenie określa jedynie zakres nieuregulowany rozporządzeniem 1764/2006.

Przekazywanie do Prezesa Urzędu tabel sprawozdawczych opłat nawigacyjnych - § 6:

Zgodnie z pkt 1 Załącznika II do rozporządzenia nr 1794/2006 zmienionego rozporządzeniem nr 1191/2010, w celu ułatwienia Komisji Europejskiej ustanowienia ogólnounijnych celów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej, o których mowa w rozporządzeniu nr 691/2010, państwo członkowskie zobowiązane jest do przekazania do Komisji Europejskiej wypełnionej wstępnie prognozowanymi wartościami tabeli sprawozdawczej (obejmującej m.in. tabele opłat nawigacyjnych) na osiemnaście miesięcy przed rozpoczęciem okresu odniesienia. Aby umożliwić Prezesowi Urzędu wykonanie tego zobowiązania w § 6 określony został termin przekazywania tabel sprawozdawczych opłat nawigacyjnych przez instytucje.

Ustalanie stawek jednostkowych opłat trasowych - § 7 i § 8:

Paragrafy te, tak jak obecnie obowiązujące przepisy, określają procedurę przekazywania informacji celem ustalenia wstępnych (§ 7) oraz ostatecznych (§ 8) stawek jednostkowych opłat trasowych. W odniesieniu do opłat trasowych zatwierdzanie stawek nadal odbywa się w ramach procedury obowiązującej w Europejskiej Organizacji ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej EUROCONTROL. Terminy przekazania informacji przez Prezesa Urzędu do EUROCONTROL (1 czerwca oraz 1 listopada) wynikają z przepisów EUROCONTROL dotyczących opłat trasowych (*Zasady określania podstawy kosztowej dla opłat trasowych oraz sposób obliczania stawek jednostkowych* wdrożone do polskiego porządku prawnego rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 7 kwietnia 2009 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań EUROCONTROL w zakresie przepisów systemu opłat trasowych). Każda wyznaczona instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej będzie przekazywała do Prezesa Urzędu stosowne informacje (tabele sprawozdawcze oraz informacje dodatkowe) w zakresie dotyczącym właściwości tej instytucji (przy czym instytucja, która w swoich podstawach kosztowych pobieranych opłat uwzględnia wpłatę lotniczą, o której mowa w art. 26d ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze, w przekazywanych tabelach sprawozdawczych będzie także zawierała koszty Urzędu Lotnictwa Cywilnego związane z nadzorem Prezesa Urzędu nad służbami trasowymi). Na podstawie zgromadzonych w ten sposób informacji Prezes Urzędu będzie sporządzał zbiorcze podstawy kosztowe dla Rzeczypospolitej Polskiej. W związku z koniecznością weryfikacji przez Prezesa Urzędu przekazanych informacji i ich stosownego uzupełnienia, w świetle dotychczasowych doświadczeń, niezbędnym jest wydłużenie czasu dla Prezesa Urzędu na weryfikację wkładów instytucji i przygotowanie zbiorczej informacji dla EUROCONTROL z dotychczasowych 10 dni do 15 dni. Tym samym terminy na przekazanie wkładów przez instytucje określone zostały na daty wcześniejsze: 15 maja (zamiast 20 maja) oraz 15 października (zamiast 20 października).

Ponadto przepisy tych paragrafów zostały dostosowane do zmienionego rozporządzenia nr 1794/2006. Projektowane rozporządzenie uwzględnia bowiem możliwość zmiany stawek (przeliczenia) po 1 listopada roku poprzedzającego okres odniesienia, w sytuacji gdyby przed tym terminem plan skuteczności działania nie został zatwierdzony a zatwierdzone w rezultacie zmiany w planie spowodują zmianę ustalonych kosztów, które są podstawą przy obliczaniu stawek jednostkowych opłat trasowych. Powyższe zostało ujęte w § 8 ust. 3, który odpowiada treści art. 13 ust. 4 zmienionego rozporządzenia nr 1794/2006.

Ustalanie i zatwierdzanie stawek jednostkowych opłat terminalowych - § 9 i § 10:

Opłaty terminalowe podlegają nadzorowi Prezesa Urzędu, co wiąże się z zatwierdzaniem stawek opłat. W przypadku stwierdzenia niezgodności stawek opłat z przepisami prawa Prezes Urzędu odmawia ich zatwierdzenia. Uprawnienie to wynika bezpośrednio z art. 130 ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze. W związku z przepisami art. 130 ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze oraz przepisami Kodeksu postępowania administracyjnego, zatwierdzenie lub odmowa zatwierdzenia stawek opłat będzie odbywała się w drodze decyzji administracyjnej, tak jak ma to miejsce obecnie.

Projektowane rozporządzenie wprowadza dwie procedury ustalania stawek jednostkowych opłat terminalowych. Pierwsza odnosi się do opłat terminalowych na lotniskach, na których służby terminalowe są objęte zakresem rozporządzenia nr 691/2010. Druga kategoria dotyczy opłat terminalowych na lotniskach, na których służby terminalowe wyłączone są spod zakresu rozporządzenia nr 691/2010. W przypadku pierwszej kategorii koszty ustalane są w planie skuteczności działania. W przypadku drugiej kategorii procedura zatwierdzania stawek została rozszerzona na ustalenie kosztów zapewnienia służb terminalowych. Zgodnie ze znowelizowanym rozporządzeniem nr 1794/2006 stawki opłat muszą być ustalane w oparciu o określone wcześniej ustalone koszty – a tym samym należy wprowadzić regulację dającą możliwość wiążącego określenia wysokości kosztów ustalonych w przypadku, gdy takie koszty nie zostały zawarte w planie skuteczności działania. W związku z przepisami art. 130 ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze oraz przepisami Kodeksu postępowania administracyjnego, koszty te będą zatwierdzane na wniosek instytucji w drodze decyzji administracyjnej Prezesa Urzędu dla każdego z lat danego okresu odniesienia. Na etapie zatwierdzania kosztów Prezes Urzędu będzie weryfikował ich zgodność z przepisami rozporządzenia nr 1794/2006, jak również z warunkami wyznaczenia dokonywanego przez ministra właściwego do spraw transportu. Zgodnie bowiem z art. 8 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewnienia służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, państwa członkowskie określają prawa i obowiązki, jakie mają spełnić wyznaczone instytucje. W prawie krajowym procedura wyznaczania instytucji określona jest w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 128 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze.

Jednocześnie w odniesieniu do wstępnych podstaw kosztowych i stawek opłat terminalowych, każda z instytucji będzie przekazywała do Prezesa Urzędu stosowne informacje (tabele sprawozdawcze oraz informacje dodatkowe) w zakresie dotyczącym właściwości tej instytucji. Na podstawie zgromadzonych informacji Prezes Urzędu będzie sporządzał zbiorcze tabele dla Polski, w zakresie swoich kompetencji, a następnie

przekazywał je do Komisji Europejskiej. Analogicznie jak w odniesieniu do opisanych wyżej opłat trasowych, wprowadzono przepis, zgodnie z którym instytucja, która dokonuje wpłaty lotniczej, o której mowa w art. ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze, uwzględnia w przedkładanych tabelach sprawozdawczych opłat terminalowych odpowiednie koszty Urzędu Lotnictwa Cywilnego związane z nadzorem Prezesa Urzędu nad służbami objętymi opłatami terminalowymi. Jest to praktyka stosowana także na mocy rozporządzenia Ministra Transportu.

Jako że stawki opłat terminalowych ustalane są na okres roku kalendarzowego, należy wprowadzić przepis określający stawki, jakie będą obowiązywać w sytuacji braku zatwierdzenia stawek ustalonych na podstawie propozycji (wniosku) instytucji do dnia 31 grudnia roku poprzedzającego rok obowiązywania tych stawek. W takim przypadku obowiązywały będą stawki ustalone przez Prezesa Urzędu na podstawie wkładów instytucji, ale zweryfikowane pod kątem zgodności z przepisami prawa.

Konsultacje - § 12:

Zmianie uległy również przepisy dotyczące konsultacji z użytkownikami, co wynika bezpośrednio ze zmian w rozporządzeniu nr 1794/2006 (art. 8). Dotychczas przepisy UE określały, że konsultacje organizuje instytucja lub państwo członkowskie, co znajdowało odzwierciedlenie w przepisach krajowych wskazujących, iż konsultacje są organizowane przez instytucję, we współpracy z Prezesem Urzędu i nakładających na instytucję obowiązek przekazywania użytkownikom przestrzeni powietrznej informacji wymaganych zgodnie z rozporządzeniem UE. Przepisu ust. 2 dają możliwość rozszerzenia grona konsultantów o zarządzających lotniskami. Zapis ten jest wynikiem próśb kierowanych pod adresem Prezesa Urzędu przez zarządzających, a także użytkowników przestrzeni powietrznej o konsultowanie opłat nawigacyjnych także z gronem zarządzających lotniskami. Po spotkaniu, które odbyło się dn. 7 sierpnia 2012 r. w siedzibie Prezesa Urzędu w sprawie opłat terminalowych do Prezesa Urzędu wpłynęły stanowiska Związku Regionalnych Portów Lotniczych oraz PP „Porty Lotnicze” z prośbą o uwzględnienie takiego rozwiązania w projektowanym przepisie. Zgodnie ze znowelizowanym rozporządzeniem nr 1794/2006 za organizację spotkania konsultacyjnego odpowiedzialne jest państwo członkowskie, którego funkcję pełnił będzie Prezes Urzędu, przy współpracy instytucji. Na państwie członkowskim (Prezesie Urzędu) spoczywa także odpowiedzialność za przekazanie odpowiednich informacji użytkownikom we wskazanym terminie (3 tygodnie przed spotkaniem konsultacyjnym). Projektowane rozporządzenie uwzględnia ww. zmiany prawa unijnego i w celu umożliwienia Prezesowi Urzędu dopełnienia ciążących na nim obowiązków określa zakres oraz terminy przekazywania przez instytucje informacji niezbędnych do właściwego przeprowadzenia konsultacji opłat nawigacyjnych oraz definiuje rolę instytucji podczas organizowanych przez Prezesa Urzędu spotkań konsultacyjnych. Jednocześnie w treści omawianego paragrafu, w związku z brzmieniem ostatniego akapitu art. 8 ust. 1 zmienionego rozporządzenia nr 1794/2006, wskazano, że w trakcie trwania okresu odniesienia konsultacje odbywały się będą na poziomie wielostronnym (w ramach EUROCONTROL, zgodnie z przepisami EUROCONTROL, które zostały wprowadzone do stosowania rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 7 kwietnia 2009 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań

EUROCONTROL w zakresie przepisów systemu opłat trasowych (Dz. U. Nr 61, poz. 500, z późn. zm.) – w odniesieniu do opłat trasowych, jak również w ramach spotkań konsultacyjnych organizowanych przez Komisję Europejską – w odniesieniu do opłat terminalowych). Dodatkowo konsultacje będą przeprowadzane jeżeli użytkownicy przestrzeni powietrznej zwrócą się do Prezesa Urzędu o zorganizowanie konsultacji dwustronnych na poziomie krajowym albo jeśli w wyniku uruchomienia mechanizmu ostrzegawczego opisanego w planie skuteczności działania zmianie uległa stawka opłat.

W omawianym przepisie przewidziano także możliwość prowadzenia konsultacji w innym niż opisany trybie – w sytuacji ustanowienia wspólnej strefy pobierania opłat trasowych w ramach funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej. Wówczas konsultacje opłat prowadzone będą zgodnie z postanowieniami umów ustanawiających taką strefę.

W ostatnich paragrafach niniejszego rozporządzenia wskazano na Prezesa Urzędu jako organ odpowiedzialny za przekazanie Komisji Europejskiej informacji o ostatecznych opłatach (obowiązek wynikający z art. 8 rozporządzenia 1794/2006). Przewidziano także – analogicznie jak w przypadku stref pobierania opłat oraz konsultacji – możliwość ustalania opłat w ramach porozumień dotyczących funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej (projektowany § 14).

W ramach przepisów przejściowych i dostosowawczych wskazano, iż rozporządzenie stosuje się do ustalania i zatwierdzania opłat nawigacyjnych obowiązujących począwszy od następnego roku kalendarzowego po wejściu w życie rozporządzenia (tj. w sytuacji wejścia w życie rozporządzenia np. w połowie danego roku, jego przepisy znajdą zastosowanie do prowadzonych w danym roku konsultacji, zatwierdzania stawek itd. dla opłat jakie będą obowiązywały w roku następującym po roku, w którym wejdzie w życie rozporządzenie).

Jednocześnie przewidziano, że przepis § 4 ust. 5 zdanie drugie rozporządzenia, dotyczący ustanawiania stref pobierania opłat terminalowych obejmujących lotniska, do których zastosowanie mają przepisy rozporządzenia nr 691/2010 na okres odniesienia, będzie miał zastosowanie dopiero do stref ustanawianych począwszy od drugiego okresu odniesienia (tj. od roku 2015). Wynika to z faktu, iż dla pierwszego okresu odniesienia (2012-2014) dla roku 2012 obowiązuje już strefa ustanowiona na okres jednego roku kalendarzowego, a tym samym konieczne jest wprowadzenie przepisu przejściowego umożliwiającego ustalenie dla kolejnych lat strefy dla okresu nie pokrywającego się z pełnym okresem odniesienia.

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia jego ogłoszenia. Wejście w życie projektowanych przepisów nie wpłynie na działalność podmiotów uczestniczących w ustalaniu i zatwierdzaniu opłat nawigacyjnych w taki sposób, aby zachodziła konieczność zastosowania dłuższego terminu *vacatio legis*.

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.) projektodawca nie przewiduje, aby projektowane przepisy miały wpływ na sektor finansów publicznych, w tym na zwiększenie wydatków lub zmniejszenie dochodów jednostek sektora finansów publicznych.

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. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.), zatem nie podlega ono notyfikacji.

Stosownie do postanowień § 11a ust. 1 i ust. 2 pkt 1 uchwały Nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych oraz nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu.

Niniejszy projekt jest zgodny z prawem UE - projektowane rozporządzenie dostosowuje proceduralne przepisy krajowe do znowelizowanego rozporządzenia Komisji (WE) nr 1794/2006.

Organizacje o charakterze lobbingowym wymienione w rejestrze podmiotów wykonujących zawodową działalność lobbingową (bip.mswia.gov.pl) nie zgłosiły zainteresowania pracami nad projektem rozporządzenia.

Ocena skutków regulacji (OSR)

Podmioty, na które oddziałuje przedmiotowe rozporządzenie:

- 1) wyznaczone instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej;
- 2) użytkownicy przestrzeni powietrznej;
- 3) Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Konsultacje społeczne:

Projekt rozporządzenia został skonsultowany z następującymi podmiotami:

- 1) IATA Polska, Warszawa;
- 2) BARIP;
- 3) Forum Przewoźników Ekspresowych;
- 4) Krajowa Rada Lotnictwa;
- 5) Polskie Linie Lotnicze "LOT" S.A.;
- 6) Air Poland sp. z o.o.;
- 7) Jet Air sp. z o.o.;
- 8) Sprintair S. A.;
- 9) Sprintair Cargo sp. z o.o.;

- 10) EuroLOT S. A.;
- 11) SPZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe;
- 12) General Aviation sp. z o.o.;
- 13) Sky Taxi sp. z o.o.;
- 14) Exin sp. z o.o.;
- 15) Blue Jet sp. z o.o.;
- 16) AD Astra Executive Charter sp. z o.o.;
- 17) IBEX – U.L. sp. z o.o.;
- 18) FLYJET sp. z o.o.;
- 19) Enter Air sp. z o.o.;
- 20) Small Planet Airlines sp. z o.o.;
- 21) HiFlyer Polska Sp. z o.o.;
- 22) Yes Airways sp. z o.o.;
- 23) Aeroklub Polski;
- 24) AOPA Poland;
- 25) Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej PIB;
- 26) IBCOL Polska sp. z o.o.;
- 27) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej;
- 28) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”;
- 29) Związek Regionalnych Portów Lotniczych;
- 30) Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego;
- 31) Związek Zawodowy Pracowników Ruchu Lotniczego;
- 32) Związek Zawodowy Pracowników Technicznych Ruchu Lotniczego;
- 33) Związek Zawodowy Pracowników Portu Lotniczego Warszawa- Okęcie PPL;
- 34) Związek Zawodowy Pracowników PLL LOT S.A.;
- 35) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
- 36) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 37) Forum Związków Zawodowych;
- 38) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 39) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan;
- 40) Business Centre Club - Związek Pracodawców;
- 41) Związek Rzemiosła Polskiego.

Projekt został także udostępniony na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

W toku konsultacji społecznych do Prezesa Urzędu spłynęły uwagi od następujących podmiotów:

1. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
2. Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego

Ponadto Prezes Urzędu otrzymał pismo od Lotniczego Pogotowia Ratunkowego z informacją o braku uwag .

Zestawienie otrzymanych uwag wraz z odniesieniem się do każdej z nich, w tym informacją o jej uwzględnieniu/nieuwzględnieniu, stanowi załącznik do niniejszego projektu rozporządzenia.

Wpływ na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego – wejście w życie przedmiotowego rozporządzenia nie wiąże się z dodatkowymi skutkami finansowymi dla sektora finansów publicznych.

Wpływ na rynek pracy – rozporządzenie nie wpłynie na rynek pracy.

Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorstw, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw – projektowana regulacja co do zasady nie wpłynie na przedsiębiorców sektora lotniczego, gdyż stanowi ona jedynie uregulowanie proceduralne obowiązków nałożonych na Prezesa Urzędu oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej dostosowane do zmienionych przepisów merytorycznych UE dotyczących opłat nawigacyjnych. Jak wskazano wyżej w uzasadnieniu do § 3 i 4, pośrednio zmiana przepisów dotyczących ustanawiania stref pobierania opłat terminalowych może w sposób pozytywny wpłynąć na stabilność warunków operowania dla użytkowników lotnisk oraz zarządzających lotniskami, stwarzając jednocześnie większą przejrzystość procedury ustanawiania stref, niemniej jednak efekt tych przepisów nie będzie miał wpływu na finanse przedsiębiorców.

Wpływ na sytuację i rozwój regionalny – regulacja nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.