

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

z dnia 2012 r.

w sprawie zwolnienia z obowiązku stosowania przepisów rozporządzenia Komisji (WE) nr 1794/2006 ustanawiającego wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej w brzmieniu zmienionym rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1191/2010 w odniesieniu do opłat terminalowych

Na podstawie art. 130a ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933 i 951) zarządza się, co następuje:

§ 1. Wprowadza się zwolnienie z obowiązku stosowania przepisów rozporządzenia Komisji (WE) nr 1794/2006 z dnia 6 grudnia 2006 r. ustanawiającego wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej (Dz. Urz. UE L 341 z 07.12.2006, str. 3) w brzmieniu zmienionym rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1191/2010 z dnia 16 grudnia 2010 r. zmieniającym 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) w odniesieniu do opłat terminalowych, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1794/2006.

§ 2. Rozporządzenie ma zastosowanie do opłat terminalowych naliczanych w pierwszym okresie odniesienia systemu skuteczności działania, o którym mowa w art. 7 ust. 1 rozporządzenia Komisji (UE) nr 691/2010 ustanawiającego system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych oraz zmieniającego 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.).

§ 3. Rozporządzenie traci moc z dniem 31 grudnia 2014 r.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

MINISTER
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ:

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).

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie zwolnienia z obowiązku stosowania przepisów rozporządzenia Komisji (WE) nr 1794/2006 ustanawiającego wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej w brzmieniu zmienionym rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1191/2010 w odniesieniu do opłat terminalowych stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 130a ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933 i 951).

Przedmiotem regulacji prawnej zawartej w przepisach ww. aktu wykonawczego jest wprowadzenie zwolnienia z obowiązku stosowania do dnia 31 grudnia 2014 r., w odniesieniu do opłat terminalowych, rozporządzenia Komisji (WE) nr 1794/2006 w brzmieniu zmienionym rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1191/2010. Pod pojęciem „opłaty terminalowe” użytym w treści przedmiotowego projektu rozporządzenia należy rozumieć opłatę, o której mowa w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 1794/2006 z dnia 6 grudnia 2006 r. ustanawiającego wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej (Dz. Urz. UE L 341 z 07.12.2006, str. 3).

Możliwość wprowadzenia przedmiotowego zwolnienia, wskazanego w art. 130a ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze, została przewidziana w art. 2 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). Zgodnie bowiem z tym artykułem państwo członkowskie ma możliwość odroczenia stosowania przepisów rozporządzenia Komisji (WE) nr 1794/2006 w brzmieniu zmienionym rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1191/2010 w stosunku do opłat terminalowych do dnia 31 grudnia 2014 r.

Celem powyższej regulacji prawnej jest umożliwienie instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej pełniejsze przystosowanie się do nowych zasad ustalania stawek jednostkowych opłat terminalowych, w tym umożliwienia uzyskania odpowiednich środków finansowych na przygotowanie służb ruchu lotniczego w nowopowstałych i planowanych do otwarcia portach lotniczych (Warszawa-Modlin, Lublin-Świdnik oraz inne). Zastosowanie, przewidzianego w przepisach prawa Unii Europejskiej, trzyletniego okresu przejściowego (do dnia 31 grudnia 2014 r.) umożliwi nie tylko pokrycie kosztów utworzenia służb kontroli ruchu lotniczego w nowych portach lotniczych, ale stworzy równocześnie odpowiednie ramy czasowe na dostosowanie przyszłego modelu finansowania tych służb.

Performance Review Body (PRB) jako organ weryfikujący skuteczność działania i opiniujący Krajowe plany skuteczności działania (KPSD) na lata 2012-2014 (zob. art. 10 rozporządzenia Komisji (UE) nr 691/2010 z dnia 29 lipca 2010 r. ustanawiającego 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) zgłosił zastrzeżenia do polskiego KPSD w obszarze efektywności kosztowej, zwracając uwagę na fakt, że uwzględnienie kosztów przygotowania i zapewnienia służb ruchu lotniczego w nowych portach lotniczych spowodowało wzrost kosztów instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej. Biorąc pod uwagę powyższe oraz fakt, iż w KPSD na lata 2012-2014 cel związany z efektywnością kosztową w obszarze opłat terminalowych nie

jest obligatoryjny, postanowiono nie ujmować kosztów terminalowych (w tym przygotowania i zapewnienia służb ruchu lotniczego w nowych portach lotniczych) w przedmiotowym dokumencie. Jednocześnie w celu zapewnienia finansowania tych kosztów uznano za konieczne skorzystanie z możliwości przewidzianej, w art. 2 rozporządzenia Komisji (UE) nr 1191/2010 poprzez wydanie niniejszego rozporządzenia.

Brak zatwierdzenia przez Komisję Europejską Polskiego KPSD na lata 2012 – 2014, w wersji, w której ujęte zostały koszty przygotowania i zapewnienia służb ruchu lotniczego w nowych portach lotniczych, w szczególności w Warszawie-Modlinie oraz Lublinie-Świdniku, spowodował brak możliwości sfinansowania przygotowania i zapewnienia służb ruchu lotniczego w tych portach w ramach systemu opłat nawigacyjnych. W takim przypadku jedynym rozwiązaniem, które pozwoli na przygotowanie i zapewnienie służb ruchu lotniczego na ww. lotniskach oraz na potencjalnie nowych lotniskach w pierwszym okresie odniesienia jest wydanie przedmiotowego rozporządzenia. Brak wprowadzenia przedmiotowego zwolnienia w pierwszym okresie odniesienia mogłoby spowodować konieczność utworzenia odrębnej strefy pobierania opłat dla nowych lotnisk w kosztownym czasie ich uruchamiania. Wysokość stawki skalkulowanej dla takich lotnisk stanowiłaby barierę i podważałaby ekonomiczny sens funkcjonowania tych przedsięwzięć, co w obliczu wydatkowania znacznych środków na ich powstanie mogłoby spowodować powstanie znacznych strat w finansach publicznych.

Wprowadzenie powyższej regulacji będzie miało prorozwojowy charakter w odniesieniu do rynku lotniczego w Polsce, ponieważ umożliwi uwzględnienie szczególnych i indywidualnych potrzeb ATM/CNS na nowych lotniskach regionalnych i lokalnych oraz sposób ich finansowania. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (PAŻP), jako instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej, w oparciu o zapisy *Programu Rozwoju Sieci Lotnisk i Lotniczych Urządzeń Naziemnych*, przyjętego Uchwałą Nr 86/2007 Rady Ministrów w dniu 8 maja 2007 r. oraz w oparciu o dostępne dane i informacje w zakresie planowanych do otwarcia w latach 2012-14 nowych portów lotniczych jest zobligowana zaplanować niezbędne środki i podjąć niezbędne działania w celu przygotowania stosownych służb kontroli ruchu lotniczego do świadczenia usług w nowych portach lotniczych od pierwszego dnia ich funkcjonowania. Proces tworzenia instytucji kontroli ruchu lotniczego na lotnisku trwa kilka lat i wiąże się z wydatkowaniem od kilku do kilkunastu milionów złotych rocznie. Bez zaplanowania takich środków, a następnie ich wydatkowania, nie jest możliwe skuteczne zapewnienie bezpiecznej i zgodnej z prawem obsługi ruchu lotniczego na nowopowstającym lotnisku.

Ze względu na powyższe, niewydanie rozporządzenia sankcjonującego zwolnienie z obowiązku, o którym mowa w art. 130a ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze, zwiększa ryzyko, że inwestycje (nowe lotniska) realizowane z wykorzystaniem środków publicznych o znacznej wartości, nie będą mogły funkcjonować właściwie.

Mając na uwadze politykę państwa dotyczącą lotnictwa cywilnego oraz uwarunkowania operacyjne i kosztowe prowadzenia działalności przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej należy stwierdzić, że wydanie przedmiotowego rozporządzenia wpłynie korzystnie na rozwój portów regionalnych, lokalny rynek pracy oraz przyczyni się do znaczącego wzrostu atrakcyjności inwestycyjnej obszarów, na których zlokalizowane są nowe lotniska. Zakłada się również, że ułatwiony dostęp do transportu lotniczego przyczyni się do wzrostu liczby pasażerów korzystających z tego środka transportu. Rozwój i modernizacja infrastruktury transportowej ma ogromne znaczenie dla wzrostu konkurencyjności polskiej gospodarki. Nie wydanie

przedmiotowego rozporządzenia stwarza poważne ryzyko istotnego opóźnienia realizacji inwestycji lotniskowych z negatywnym skutkiem dla możliwości pozyskania dodatkowych środków na rozwój infrastruktury lotniczej, a koszty jej dalszego rozwoju i utrzymania musiałyby zostać pokryte przez samorządy lokalne bądź wprost z budżetu państwa.

Wydanie przedmiotowego rozporządzenia jest zgodne z ogólną tendencją wśród państw członkowskich Unii Europejskiej oraz z polityką państwa zawartą w koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030) opublikowanej w dniu 27 kwietnia 2012 r. (Monitor Polski 2012 r. poz. 252) jako załącznik do Uchwały Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. Cytowany poniżej fragment KPZK 2030 ilustruje główne założenia w obszarze transportu lotniczego w Polsce: „Obszary metropolitalne największych miast są obsługiwane przez porty lotnicze o znaczeniu międzynarodowym, co umożliwi rozwój i intensyfikację powiązań z miastami Europy i świata. Obszar metropolitalny Warszawy jest obsługiwany przez co najmniej dwa, wzajemnie komplementarne porty lotnicze. Jednocześnie w przypadku pozytywnej decyzji o budowie Centralnego Portu Lotniczego (CPL) przejmie on funkcję portu węzłowego, zintegrowanego z nowoczesnym systemem połączeń kolejowych i drogowych. Sieć podstawową uzupełniają lotniska w Bydgoszczy, Łodzi, Szczecinie, Rzeszowie i Zielonej Górze oraz nowe cywilne porty lotnicze w Lublinie i Modlinie, a także w zależności od analizy ekonomicznej opłacalności projektów oraz przyszłej sytuacji rynkowej porty w Białymstoku, Olsztynie, Kielcach, Koszalinie, Opolu, Nowym Targu i Jeleniej Górze”.

Przepisy rozporządzenia będą miały zastosowanie w pierwszym okresie odniesienia systemu skuteczności działania, o którym mowa w art. 7 ust. 1 rozporządzenia Komisji (UE) nr 691/2010, tj. w okresie pełnych lat 2012-2014 - z uwagi na konieczność skorelowania tego systemu z terminami obowiązywania KPSD dla Polski. Rozwiązanie takie w tym przypadku jest dopuszczalne na gruncie art. 5 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2011 r. Nr 197, poz. 1172, z późn. zm.). Przedmiotowe rozporządzenie faktycznie nie będzie miało zastosowania wstecz, ponieważ nie spowoduje zmiany wysokości stawek opłat nawigacyjnych w trakcie 2012 roku. Wejście w życie przedmiotowego rozporządzenia będzie miało natomiast wpływ na sposób rozliczania kosztów zapewnianych służb nawigacji terminalowej, które są rozliczane dla roku „n” nie wcześniej niż w roku „n+2”, co oznacza, że rozliczenie roku 2012 r. nastąpi w roku 2014 r. W zakresie metodologii obliczania kosztów przepisy są zbieżne z przepisami rozporządzenia Komisji (WE) nr 1794/2006 z dnia 6 grudnia 2006 r. ustanawiającego wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej. Ponadto w wyniku wprowadzenia przedmiotowej regulacji nie można mówić o powstaniu przychodu czy straty, gdyż wprowadzenie proponowanej regulacji ma na celu wyłącznie zapewnienie pełnego pokrycia kosztów związanych ze świadczeniem usług nawigacji terminalowej przez odpowiednie instytucje. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej jest jednostką samofinansującą się, a jej działalność oparta jest na systemie opłat pobieranych za korzystanie przez użytkowników przestrzeni powietrznej ze służb żeglugi powietrznej. Agencja nie korzysta więc ze środków budżetowych państwa dla pokrycia kosztów prowadzonej przez nią działalności, dlatego też w obecnej sytuacji prawnej funkcjonowania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej nie jest możliwe obniżenie kosztów przygotowania i zapewnienia służb ruchu lotniczego w inny sposób.

Biorąc pod uwagę ww. wyjaśnienia, a także z uwagi na potrzebę pilnego uregulowania ww. zagadnienia proponuje się, aby przedmiotowe rozporządzenie weszło w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

Jednocześnie należy zaznaczyć, iż w związku z wprowadzeniem przedmiotowego zwolnienia, zgodnie z brzmieniem art. 130a ust. 3 ustawy – Prawo lotnicze, w odniesieniu do opłat terminalowych stosować się będzie zasady określone w rozporządzeniu nr 1794/2006/WE w brzmieniu obowiązującym do dnia 20 grudnia 2010 r.

Przyjęcie przedmiotowego rozporządzenia nie wymaga ustanowienia przepisów przejściowych.

Zgodnie z upoważnieniem ustawowym określonym w art. 130a ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze, projekt rozporządzenia był przedmiotem opinii Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, przedstawicieli użytkowników przestrzeni powietrznej oraz instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Projekt rozporządzenia podlega notyfikacji Komisji Europejskiej zgodnie z trybem przewidzianym w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 1794/2006 ustanawiającym wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Nie zgłoszono zainteresowania projektem w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Projekt rozporządzenia został umieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji zgodnie z § 11a 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 jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Ocena skutków regulacji (OSR)

Podmioty, na które oddziałuje projektowane rozporządzenie:

- 1) Minister właściwy do spraw transportu;
- 2) Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 3) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej;
- 4) Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej PIB;
- 5) podmioty zakładające, zarządzające lub będące właścicielami lotnisk zlokalizowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polski;
- 6) Użytkownicy przestrzeni powietrznej korzystający z lotnisk w Rzeczypospolitej Polskiej.

Konsultacje społeczne:

Projekt został przesłany do następujących podmiotów:

- 1) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej;
- 2) IBCOL Sp. z o. o.;
- 3) Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej PIB;
- 4) Związek Regionalnych Portów Lotniczych;
- 5) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”;
- 6) IATA Polska;
- 7) BARIP;
- 8) Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.;
- 9) Air Poland sp. z o.o.;
- 10) OLT Express Regional sp. z o.o.;
- 11) Sprintair S. A.;
- 12) Sprintair Cargo sp. z o.o.;
- 13) EuroLOT S. A.;
- 14) SPZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe;
- 15) General Aviation Services sp. z o. o.;
- 16) Sky Taxi sp. z o.o.;
- 17) Exin sp. z o.o.;
- 18) Blue Jet sp. z o.o.;
- 19) AD Astra Executive Charter S. A.;
- 20) IBEX – U.L. sp. z o.o.;
- 21) FLYJET sp. z o.o.;
- 22) Enter Air sp. z o.o.;
- 23) Small Planet Airlines sp. z o.o.;
- 24) OLT Express Poland sp. z o.o.;
- 25) Travel Service Polska sp. z o. o.;
- 26) Bingo Airways sp. z o.o.;
- 27) HELICOPTER.PL S. A.;
- 28) SILVAIR sp. z o. o.;
- 29) HiFlyer Polska Sp. z o.o.;

- 30) AOPA Poland;
- 31) Aeroklub Polski;
- 32) Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o.;
- 33) Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o. o.;
- 34) Port Lotniczy Szczecin-Goleniów Sp. z o. o.;
- 35) Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.;
- 36) Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.;
- 37) Port Lotniczy Wrocław S.A.;
- 38) Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków Balice Sp. z o. o.;
- 39) Port Lotniczy Mazury Sp. z o. o.;
- 40) Port Lotniczy Poznań Ławica Sp. z o. o.;
- 41) Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka Sp. z o.o.;
- 42) Port Lotniczy Lublin S.A.;
- 43) Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o. o.;
- 44) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
- 45) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 46) Forum Związków Zawodowych;
- 47) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 48) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan;
- 49) Business Center Club - Związek Pracodawców.

W toku konsultacji społecznych uwagi zgłosił PLL LOT S.A. Według tych uwag projekt prowadzi do utrzymania dotychczasowych rozwiązań, które:

- nie zapewniają przejrzystości baz kosztowych;
- nie zachęcają do poprawy efektywności działania i efektywności kosztowej dostawców usług nawigacyjnych oraz zarządzających portami lotniczymi;
- powodują niewłaściwe rozłożenie obciążeń na przewoźników- w tym subsydiowanie przez PLL LOT S.A. największych konkurentów na rynku polskim.

Należy wskazać, iż powyższe stwierdzenia są bezzasadne oraz nie mają uzasadnienia w obecnie obowiązującym porządku prawnym. Bazy kosztowe instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej są tworzone wg. wzorów z załącznika rozporządzenia (WE) nr 1794/2006. Bazy te podlegają sprawdzeniu i weryfikacji przez Urząd Lotnictwa Cywilnego oraz przez użytkowników przestrzeni powietrznej podczas corocznych, obowiązkowych konsultacji. Poprawianiu efektywności służb żeglugi powietrznej ma służyć Krajowy plan skuteczności działania, który według rozporządzenia (UE) nr 691/2010 jest obowiązkowy dla wszystkich państw członkowskich UE. Przedmiotowa regulacja bezpośrednio nie jest związana z zagadnieniami poruszonymi w uwagach PLL LOT S.A.

Ponadto przewoźnik w swoich uwagach wskazał, że efektem wprowadzenia w życie powyższego projektu rozporządzenia będzie stworzenie podstawy do utrzymania jednej strefy opłat terminalowych w pierwszym okresie referencyjnym w Polsce.

Kwestia stref pobierania opłat terminalowych regulowana jest rozporządzeniem ministra właściwego do spraw transportu wydanym na podstawie art. 130 ust. 9 ustawy - Prawo lotnicze.

Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżet jednostek samorządu terytorialnego – wejście w życie przedmiotowego rozporządzenia

wywoła bezpośrednio pozytywny skutek dla budżetu państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego, ponieważ bez potrzeby dodatkowego finansowania z budżetu przyczyni się do sfinansowania niezbędnych inwestycji i kosztów utworzenia służb kontroli ruchu lotniczego w nowych portach lotniczych oraz pozwoli na ich utrzymanie. Dynamiczny rozwój krajowego organu zarządzania ruchem lotniczym finansowany jest ze środków pochodzących z opłat nawigacyjnych uiszczanych przez użytkowników przestrzeni powietrznej.

Jednostki samorządu terytorialnego, jednostki sektora finansów publicznych oraz budżet państwa nie poniosą dodatkowych zwiększonych wydatków bądź zmniejszenia dochodów w stosunku do wielkości wynikających z obowiązujących wydatków.

Wpływ regulacji na rynek pracy – wprowadzenie do stosowania projektowanego rozporządzenia będzie mieć pozytywny wpływ na rynek pracy poprzez zapewnienie realizacji inwestycji na nowo powstających lotniskach, a tym samym powstanie nowych miejsc pracy.

Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw – projektowana regulacja będzie mieć pozytywny wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, poprzez rozwój infrastruktury lotniczej stymulującej rozwój innych dziedzin gospodarki.

Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny – regulacja będzie mieć korzystny wpływ na sytuację i rozwój regionalny, poprzez między innymi stworzenie nowych miejsc pracy, rozbudowę infrastruktury transportowej, zapewnienie szerszego dostępu do rynku lokalnego.