

Projekt z dnia 31.08.2018 r.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 2018 r.

w sprawie wysokości wpłaty lotniczej w 2019 r.

Na podstawie art. 26d ust. 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629 i 1637) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa wysokość wpłaty z tytułu kosztów realizowania przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego zadań państwowej władzy nadzorującej związanych z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej, o której mowa w art. 26d ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, zwanej dalej „wpłatą lotniczą”.

§ 2. Wysokość wpłaty lotniczej na rok 2019 wynosi 10 911 829 zł.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2019 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

W porozumieniu:

MINISTER FINANSÓW

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

ZASTĘPCA DYREKTORA
Departamentu Prawnego

Za zgodność
pod względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym

Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY


Nikola Wild
Sekretarz Stanu


Tomasz Warchol

UZASADNIENIE

I. Potrzeba i cel wydania rozporządzenia

Przedmiotowa regulacja stanowi wykonanie przepisu art. 26d ust. 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629 i 1637) zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”.

Niniejsze rozporządzenie jest aktem wydawanym corocznie – od roku 2012 na podstawie art. 26d ust. 7 ustawy – Prawo lotnicze, a w latach wcześniejszych na podstawie art. 129a ust. 2 tejże ustawy.

Zgodnie z art. 26d ust. 7 ustawy – Prawo lotnicze minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określa, w drodze rozporządzenia, wysokość wpłaty lotniczej, o której mowa w ust. 1 tego artykułu, uwzględniając w szczególności koszty realizacji zadań i nakład pracy Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem Urzędu”, ponoszone przy wykonywaniu zadań nadzoru nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej. Sposób ustalania wpłaty lotniczej oraz warunki i terminy jej uiszczania określone są w treści ustawy – Prawo lotnicze (art. 26d ust. 1–6), natomiast jedyną kwestią pozostającą do uregulowania w rozporządzeniu jest wysokość tej wpłaty.

Konieczność wydania niniejszego rozporządzenia wynika z przepisów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 391/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiającego wspólny system opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej (Dz. Urz. UE L 128 z 09.05.2013, str. 31), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 391/2013/UE”, oraz rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służby żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, z późn. zm.). Przytoczone powyżej akty prawne Unii Europejskiej stanowią, że opłaty nawigacyjne – których elementem są koszty Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Urzędem”, związane ze sprawowaniem nadzoru nad służbami żeglugi powietrznej – ustalone są na okres roku kalendarzowego. Tym samym na każdy rok wydawane jest odrębne rozporządzenie określające wysokość wpłaty lotniczej na dany rok.

II. Zakres regulacji

Zgodnie z wymienionymi powyżej aktami prawnymi Unii Europejskiej, opłaty nawigacyjne muszą być ustalane w oparciu o koszty ponoszone w związku z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej, na które to koszty składają się koszty ponoszone przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz przez krajową władzę nadzorującą. Koszty ponoszone przez władze krajowe mogą zostać włączone do podstawy kosztowej opłat pobieranych przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej pod warunkiem, że są one ponoszone przez te władze w związku z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej. Oznacza to, że do podstawy kosztowej opłat nawigacyjnych mogą być wliczane tylko te koszty, które są ponoszone przez Urząd (którego Prezes pełni funkcję krajowej władzy nadzorującej) w związku z realizacją funkcji związanych z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej, w tym funkcji nadzorczych w rozumieniu przepisów dotyczących tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej oraz bieżącego nadzoru nad realizacją zadań przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej.

Określona w przepisach niniejszego rozporządzenia kwota wpłaty lotniczej uiszczanej przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej, która w podstawach kosztowych opłat nawigacyjnych na rok 2019 uwzględnia koszty ponoszone przez Prezesa Urzędu, w roku 2019 wyniesie 10 911 829 PLN. Na tę kwotę składają się:

- wydatki Urzędu związane ze służbami żeglugi powietrznej planowane na 2019 r., stanowiące tzw. koszty ustalone, określone w treści planu skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej na lata 2015-2019¹, zwanego dalej „Planem”, w wysokości 11 170 882,79 PLN,
- korekta inflacyjna za rok 2017 dotycząca opłat trasowych, pomniejszająca kwotę wpłaty lotniczej na rok 2019, w wysokości 64 497,80 PLN,
- korekta inflacyjna za rok 2017 dotycząca opłat terminalowych, pomniejszająca kwotę wpłaty lotniczej na rok 2019, w wysokości 323 551,48 PLN.

Wpłata lotnicza 2019 (wartości w PLN)	
Wydatki Urzędu związane z żeglugą powietrzną planowane na rok 2019 wg Planu	11 170 882,79

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

Korekta inflacyjna 2017 (koszty trasowe oraz terminalowe)	-259 053,68
Wpłata lotnicza ogółem	10 911 829,11

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

Kalkulacja planowanych na 2019 rok kosztów związanych z żeglugą powietrzną (kosztów ustalonych) oparta została o zaangażowanie pracowników Urzędu w zadania związane ze służbami żeglugi powietrznej, z uwzględnieniem planowanego (plan z I poł. 2014 r.) kształtowania się w roku 2019 czynników zewnętrznych wpływających na nakład pracy pracowników Urzędu w obszarze służb żeglugi powietrznej (do czynników tych należą m.in. liczba instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, liczba organów zapewniających te służby, liczba licencjonowanego przez Prezesa Urzędu personelu kontroli ruchu lotniczego, liczba ośrodków szkolenia personelu służb ruchu lotniczego) oraz o ogólny budżet Urzędu. Przyjęty w tym zakresie sposób określania kosztów odpowiada stosowanemu w latach ubiegłych dla określenia wysokości wpłaty lotniczej. Podstawą dla określenia udziału kosztów związanych ze służbami żeglugi powietrznej w ogólnym budżecie Urzędu był – analogicznie jak w latach ubiegłych – udział pracowników zaangażowanych w realizację tych zadań w ogóle pracowników w komórkach merytorycznych Urzędu (mierzony etatami). W ramach kosztów związanych ze służbami żeglugi powietrznej uwzględnione są wszystkie zadania realizowane przez Prezesa Urzędu w związku z tymi służbami (wynikające z odpowiednich przepisów prawa Unii Europejskiej, międzynarodowych i krajowych), jak również odpowiednia część kosztów procesów wspomagających (koszty pośrednie). Określone w treści niniejszego rozporządzenia koszty Urzędu planowane na rok 2019 odpowiadają kwocie kosztów ustalonych Urzędu, określonej w Planie, który został przyjęty przez Komisję Europejską. Koszty te obejmują koszty związane ze służbami trasowymi i terminalowymi.

Korekta inflacyjna wpływająca na wartość wpłaty lotniczej w roku 2019 wynika z brzmienia art. 7 ust. 1 akapit trzeci rozporządzenia nr 391/2013/UE, zgodnie z którym różnicę między kosztami ustalonymi wyrażonymi w wartościach nominalnych przed okresem odniesienia a ustalonymi kosztami skorygowanymi na podstawie różnicy między rzeczywistą inflacją (odnotowaną przez Komisję Europejską w zharmonizowanym indeksie cen konsumpcyjnych

Eurostat opublikowanym w kwietniu roku n^2) a założeniem inflacyjnym (określonym w planie skuteczności działania dla roku poprzedzającego okres odniesienia i dla każdego roku okresu odniesienia) przenosi się na rok $n+2^3$. Planowane wartości inflacji wyniosły: 1,458% dla roku 2014, 2,375% dla roku 2015, 2,500% dla roku 2016 oraz 2,500% dla roku 2017 (dla kosztów terminalowych) i -0,633%⁴ dla roku 2016 i 2,5% dla roku 2017 (dla kosztów trasowych)⁵, podczas gdy rzeczywista inflacja wg danych Eurostat wyniosła w tym okresie odpowiednio 0,1%, -0,7%, -0,2% i 1,6%.

Powyższa różnica w poziomach inflacji (w zakresie kosztów terminalowych: niższa od zakładanej inflacja w 2014; deflacja przy założonej inflacji w latach 2015 i 2016 oraz niższa od założonej inflacja w 2017 r.; w zakresie kosztów trasowych: niższa od zakładanej deflacja w 2016 r. oraz wyższa od zakładanej inflacja w 2017 r.) skutkuje powstaniem korekty pomniejszającej wysokość wpłaty lotniczej na rok 2019. Od roku 2015 korekta inflacyjna liczona jest, zarówno w odniesieniu do opłat trasowych, jak i opłat terminalowych. Wcześniej korekta ta liczona była tylko w odniesieniu do opłat trasowych.

Koszty Prezesa Urzędu związane z żeglugą powietrzną (koszty ustalone) nie są powiązane ze zmianami w wielkościach ruchu lotniczego. Jednocześnie w związku z faktem, że wpłata lotnicza w roku n (oparta na kosztach ustalonych Urzędu) jest uiszczana w roku n przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej w wysokości określonej w rozporządzeniu niezależnie od faktycznej wielkości ruchu lotniczego w tymże roku n , wpłata lotnicza na rok $n+2$ (w omawianym przypadku na rok 2019) nie jest korygowana o wartość kwot odzyskanych z nadwyżką lub niecałkowicie w wyniku wahań natężenia ruchu dotyczących roku n (w omawianym przypadku roku 2017). Kwoty odzyskane z nadwyżką lub niecałkowicie w wyniku wahań natężenia ruchu, o których mowa w załączniku IV pkt 2.2 ppkt (viii) oraz załączniku V pkt 2.2 ppkt (viii) rozporządzenia nr 391/2013/UE, stanowiące jedną z korekt do obliczenia stawek jednostkowych opłat nawigacyjnych na dany rok [zasada ujmowania korekt dotyczących rozliczenia roku n (rok 2017) w roku $n+2$ (rok 2019)], które liczone są również w odniesieniu do ustalonych kosztów Urzędu, są rozliczane w całości z użytkownikami przestrzeni powietrznej przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej uiszczającą wpłatę lotniczą (Polską Agencję Żeglugi Powietrznej).

² Dla roku 2017 w kwietniu roku 2018.

³ Dla roku 2017 na rok 2019.

⁴ Zaktualizowana inflacja dla 2016 r. – Międzynarodowy Fundusz Walutowy, październik 2016 r. – podana w tabelach zrewidowanego Planu Skuteczności Działania dla Bałtyckiego FABu na lata 2015-2019, podobnie zaktualizowaną prognozę przyjęto dla kolejnych lat drugiego okresu odniesienia.

⁵ Dla kosztów trasowych inflacja wynikająca z zatwierdzonej przez KE rewizji Planu Skuteczności Działania dla Bałtyckiego FABu na lata 2015-2019 – rewizja dotyczy lat 2017-2019.

Zgodnie z art. 26d ust. 3 ustawy – Prawo lotnicze wpłata lotnicza uiszczana jest corocznie w 12 miesięcznych ratach. Z przepisu tego, jak również pozostałych rozwiązań zawartych w art. 26d ustawy – Prawo lotnicze wynika, że wpłatę lotniczą określa się na dany rok kalendarzowy. W projektowanym rozporządzeniu określona została wpłata lotnicza dotycząca roku 2019. Zaproponowany termin wejścia w życie rozporządzenia z dniem 1 stycznia 2019 r. pozostaje zatem adekwatny do przepisów ustawy – Prawo lotnicze, zwłaszcza wobec art. 26d ust. 6, z którego wynika, że niezależnie od dnia wejścia w życie rozporządzenia raty należne za okres od 1 stycznia danego roku kalendarzowego do ostatniego dnia miesiąca, w którym weszło w życie rozporządzenie wydane na podstawie art. 26d ust. 7 (a więc dotyczące wpłaty lotniczej) wpłaca się w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie tego rozporządzenia. Z przepisu tego można również wysnuć wniosek, że rozporządzenie w sprawie wpłaty lotniczej nie powinno wchodzić w życie wcześniej niż 1 stycznia roku kalendarzowego, którego wpłata dotyczy, bowiem mogłoby wywoływać wątpliwość co do obowiązku uiszczenia pierwszej raty za przyszły rok kalendarzowy w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

III. Informacje związane z procedowaniem projektu

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

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Stosownie do postanowień § 52 ust. 1 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204 oraz z 2018 r. poz. 114 i 278) – projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

IV. Ocena wpływu regulacji na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.

Rozwiązania zawarte w projekcie rozporządzenia nie będą miały wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wysokości wpłaty lotniczej w 2019 r.</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury, Ministerstwo Finansów</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Mikołaj Wild- Sekretarz Stanu w MI</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Marlena Jantón - Marlena.Janton@mi.gov.pl 522 50 79</p>	<p>Data sporządzenia 31 sierpnia 2018 r.</p> <p>Źródło: ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629 i 1637).</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych MI 237</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Celem wydania rozporządzenia jest wykonanie upoważnienia zawartego w art. 26d ust. 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629 i 1637), zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”, a także zapewnienie możliwości uiszczenia przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej (Polską Agencję Żeglugi Powietrznej) wpłaty lotniczej, o której mowa w przywołanym przepisie prawa.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Z uwagi na brzmienie art. 26d ustawy – Prawo lotnicze wydanie przedmiotowego rozporządzenia jest jedynym rozwiązaniem zapewniającym możliwość uiszczenia tej wpłaty w roku 2019.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Z uwagi na fakt, iż podstawą dla finansowania zadań państwowej władzy nadzorującej związanych ze służbami żeglugi powietrznej z opłat nawigacyjnych są przepisy unijne zawarte w:

- 1) rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 391/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiającym wspólny system opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej (Dz. Urz. UE L 128 z 09.05.2013 r., str. 31), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 391/2013/UE” oraz
- 2) rozporządzeniu (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służby żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004 r., z późn. zm.)

w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej występuje taki sam mechanizm polegający na uwzględnianiu tych kosztów w opłatach nawigacyjnych. W zakresie określania wysokości tych kosztów w innych państwach UE zastosowanie mają analogiczne zasady jak leżące u podstaw określenia wysokości wpłaty lotniczej uregulowanej w omawianym rozporządzeniu krajowym.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1	Urząd Lotnictwa Cywilnego	Bieżąca weryfikacja uiszczenia wpłaty w terminach określonych w ustawie – Prawo lotnicze oraz rozliczenie kosztów po zakończeniu roku 2019
Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	1	Urząd Lotnictwa Cywilnego	Konieczność uiszczenia wpłaty lotniczej we wskazanej wysokości
Użytkownicy statków powietrznych wykonujący loty w polskiej przestrzeni powietrznej, w tym przewoźnicy lotniczy	kilkaset	Urząd Lotnictwa Cywilnego	Pośrednie finansowanie kosztów stanowiących podstawę ustalenia wysokości wpłaty lotniczej poprzez uiszczane opłaty nawigacyjne (trasowe i terminalowe)

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Konsultacje wysokości kosztów Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Urzędem”, planowanych na rok 2019 stanowiących podstawę ustalenia wpłaty lotniczej miały miejsce w okresie kwiecień-maj 2014 r. w ramach konsultacji planu skuteczności działania służb żeglugi powietrznej na drugi okres odniesienia (lata 2015-2019) oraz w ramach konsultacji opłat nawigacyjnych, o których mowa w art. 9 rozporządzenia nr 391/2013/UE. W konsultacjach tych udział wzięli m.in. przedstawiciele: instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej (w tym Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej), użytkowników statków powietrznych wykonujących loty w polskiej przestrzeni powietrznej (w tym przewoźników lotniczych oraz organizacji ich reprezentujących), zarządzających lotniskami użytku publicznego w Polsce oraz związków zawodowych. Projekt planu skuteczności działania został opublikowany na stronie internetowej Urzędu i każdy zainteresowany podmiot miał możliwość zapoznania się z jego treścią, w ramach której przedstawione zostały także koszty Urzędu, które stanowią podstawę dla określenia wpłaty lotniczej określonej w rozporządzeniu. W zakresie wykonanych w roku 2017 kosztów Urzędu, które także wpływają na wysokość wpłaty lotniczej (poprzez zastosowanie mechanizmu korekty inflacyjnej dla 2017 r. w odniesieniu do kosztów Urzędu przypisanych do kosztów trasowych oraz terminalowych) wykonanie 2017 r. nie było jeszcze przedmiotem konsultacji z użytkownikami przestrzeni powietrznej. Niemniej jednak Prezes Urzędu skonsultuje ww. wykonanie dla 2017 r., w sytuacji jeśli użytkownicy przestrzeni powietrznej wyrażą zainteresowanie odbyciem takich konsultacji (spotkania konsultacyjne odbywały się zwyczajowo w maju roku poprzedzającego rok, na który ustalało się wpłatę lotniczą, w roku 2018 spotkanie takie zostało ograniczone tylko do omówienia wykonania 2017 r. przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej). W przypadku gdyby użytkownicy wyrazili życzenie odbycia spotkania konsultacyjnego w późniejszym terminie zostanie ono zorganizowane przez Prezesa Urzędu w drugiej połowie bieżącego roku.

Konsultacje przedmiotowego projektu rozporządzenia zostaną przeprowadzone z następującymi podmiotami:

1. AMC Aviation sp. z o.o.
2. BARIP
3. Bartolini Air Regional
4. Centrum Usług Logistycznych
5. Enter Air sp. z o.o.
6. General Aviation Services sp. z o.o.
7. "Goldwings Flight Academy" sp. z o.o.
8. HELICOPTER. PL S.A.
9. Husair sp. z o.o.
10. IATA Polska
11. Ibex – U.L. sp. z o.o.
12. Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej Państwowy Instytut Badawczy
13. Jet Story sp. z o.o.
14. Krajowa Rada Lotnictwa
15. Lotnicze Pogotowie Ratunkowe
16. Lotnicze Przedsiębiorstwo Usługowe „Heliseco” sp. z o.o.
17. Lotnisko Mielec sp. z o.o.
18. Międzynarodowy Port Lotniczy Warszawa-Modlin sp. z o.o.
19. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
20. Polskie Linie Lotnicze „LOT” S. A.
21. Port Lotniczy Radom S.A.
22. Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”
23. Radom Meteo sp. z o.o.
24. Royal-Star sp. z o.o.
25. Ryanair Sun S.A.
26. Salt Aviation sp. z o. o.
27. SKY TAXI sp. z o.o.
28. Small Planet Airlines sp. z o.o.
29. Smart Jet sp. z o.o.
30. Sprintair Cargo sp. z o.o.
31. Sprintair S.A.
32. Travel Service Polska sp. z o.o.
33. Warmia i Mazury sp. z o.o.
34. Związek Regionalnych Portów Lotniczych
35. Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego
36. Związek Zawodowy Pracowników Portu Lotniczego Warszawa – Okęcie
37. Związek Zawodowy Pracowników PPL, pracowników spółek z udziałem przedsiębiorstwa i lotnisk niekomunikacyjnych
38. Związek Zawodowy Pracowników Ruchu Lotniczego

39. Związek Zawodowy Pracowników Technicznych Ruchu Lotniczego.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2019 r.)	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	-	10,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,9
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wydatki ogółem													
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo ogółem													
budżet państwa	-	10,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,9
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Źródła finansowania	Przychody Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej pochodzące z opłat nawigacyjnych (trasowych i terminalowych).												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Kwota wpłaty lotniczej jest określana na jeden rok kalendarzowy. W związku z tym skutki dla sektora finansów publicznych ograniczono wyłącznie do roku 2019, a kwota dochodów budżetu państwa została wyrażona w wartościach roku 2019.												

7. 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 2019 r.)	duże przedsiębiorstwa	-	10,9	-	-	-	-	10,9	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	-	
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa					-			
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw					-			
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe					-			
Niemierzalne						-			
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Przedstawiono wpływ na Polską Agencję Żeglugi Powietrznej, która jest odpowiedzialna za uiszczanie wpłaty lotniczej.</p> <p>Projektowana regulacja, ze względu na kwotę wpłaty lotniczej zbliżoną wysokością do lat poprzednich, co do zasady nie wpłynie na przedsiębiorstwa transportu lotniczego (przewoźników lotniczych) oraz innych użytkowników statków powietrznych wykonujących loty w polskiej przestrzeni powietrznej, w szczególności z uwagi na przyjętą do kalkulacji stawek jednostkowych opłat nawigacyjnych prognozę wzrostu ruchu lotniczego, którego skutkiem jest wyższy mianownik działania służącego ustaleniu wysokości stawki opłaty nawigacyjnej (a licznikiem jest kwota kosztów), prowadzący do utrzymania stawki opłaty na zbliżonym poziomie.</p> <p>Regulacja nie ma istotnego wpływu na sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw.</p>								

8. 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 elektroniczności.

 tak
 nie
 nie dotyczy

Rozporządzenie nie wpływa na obowiązki, które wynikają z treści już obowiązujących przepisów ustawowych oraz regulacji UE. Rozporządzenie określa jedynie kwotę wpłaty lotniczej.

9. Wpływ na rynek pracy

Przepisy rozporządzenia nie wpłyną na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 inne: sytuacja ekonomiczna i społeczna rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych demografia
 mienie państwowe informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

Przepisy rozporządzenia nie wpłyną na pozostałe obszary.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Rozporządzenie będzie wykonywane w okresie od dnia 1 stycznia do dnia 20 grudnia 2019 r., zgodnie z przepisami art. 26d ust. 3–6 ustawy – Prawo lotnicze.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Ewaluacja nastąpi w lutym 2020 r., a miernikiem będzie procent kwoty uiszczanej wpłaty lotniczej.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak.