

UZASADNIENIE

1. Cel wydania rozporządzenia

Projektowane rozporządzenie w sprawie opłaty lotniczej ma na celu wypełnienie delegacji ustawowej z art. 26a ust. 11 ustawy z dnia 3 lipca 2002r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.).

Regulacja ta ma na celu określenie wysokości stawek opłat za czynności urzędowe realizowane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, które określone są w ustawie, przepisach wykonawczych do ustawy, prawie wspólnotowym oraz przepisach międzynarodowych, a w szczególności zadań związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa żeglugi powietrznej, użytkowników lotnisk i lądowisk.

W celu umożliwienia podejmowania przez władzę lotniczą czynności nadzorczych w stosunku do podmiotów działających w sektorze lotniczym oraz zapewnienia ich funkcjonowania zgodnie z obowiązującymi regulacjami, podmioty te muszą ponosić koszty funkcjonowania organów publicznych – lotniczej władzy nadzorczej. Podobnie jak w innych sektorach gospodarki, w tym innych rodzajach transportu, podmioty występujące do organów publicznych o dokonanie różnego rodzaju czynności urzędowych ponoszą koszty dokonania tych czynności. Niedopuszczalnym byłoby bowiem przeniesienie tych kosztów wyłącznie na ogólnie pojęty budżet państwa, a tym samym spowodowanie, że do prawidłowego funkcjonowania sektora lotniczego dokładałyby podmioty nie związane z tym sektorem np. emeryci, nauczyciele czy górnicy.

W toku ponownych uzgodnień międzyresortowych, do zaproponowanych rozwiązań w projekcie ustawy o zmianie ustawy Prawo lotnicze, już wcześniej kierunkowo przyjętych przez Radę Ministrów, bardzo wiele zastrzeżeń zgłosiło Ministerstwo Finansów. Konsultanci społeczni natomiast generalnie sprzeciwili się wzrostowi ilości tytułów opłaty lotniczej i drastycznemu wzrostowi ich stawek.

Mając na uwadze uwagi MF oraz środowiska lotniczego, resort infrastruktury zaproponował inne rozwiązanie, które wydawało się wychodzić naprzeciw zgłaszanym zastrzeżeniom, przy jednoczesnym zapewnieniu dochodów dla budżetu państwa, które rekompensowałyby wydatki ponoszone przez budżet na funkcjonowanie lotniczej władzy nadzorczej. Przedstawiony model był przedmiotem kilkuletnich analiz prowadzonych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego i Ministerstwo Infrastruktury równoległe do zaproponowanego wcześniej w przedłożeniu rządowym modelu opartego na bezpośrednim obciążeniu podmiotów wykonujących działalność lotniczą. Oba modele miały swoje plusy i minusy, jednakże, z uwagi na znane stanowisko środowiska lotniczego co do modelu pierwszego, wydawało się, że model drugi, gdzie dochody budżetu państwa będą generowane z opłaty lotniczej, która zostanie podzielona na dwa źródła: opłata lotnicza za czynności urzędowe od podmiotów lotniczych, generalnie zachowująca poziom aktualnie obowiązujący i opłata w bilecie od pasażera odlatującego z RP, tzw. „opłata za nadzór” w maksymalnej wysokości do 4 zł, będzie optymalny.

Jednakże na skutek stanowiska resortu finansów, które wyraziło wątpliwość w zakresie wprowadzania stosunkowo niewielkiej opłaty od pasażera, jednakże o charakterze podatkowym, z projektu zostały usunięte przepisy kreujące tę opłatę. Pozostała jedynie regulacja dotycząca opłaty lotniczej za czynności urzędowe Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, których maksymalne stawki zostały zwiększone jedynie o ok. 10% w stosunku do obowiązujących aktualnie, ponieważ stawki te nie były waloryzowane od 2003 r., tj. wejścia w życie rozporządzenia w sprawie opłaty lotniczej. Zwiększenie wysokości maksymalnych stawek nie uwzględnia całkowitej inflacji z okresu 2003-2010 r. z uwagi na wskazane powyżej bardzo negatywne nastawienie środowiska lotniczego w stosunku do ponoszonych przez nie obciążeń publicznoprawnych.

Niniejszy projekt rozporządzenia uwzględnia powyższe założenia.

2. Zakres regulacji

§ 1 projektowanego rozporządzenia określa zakres regulacji rozporządzenia *w sprawie opłaty lotniczej*. Zakres ten jest zgodny z zakresem ustawowym zawartym w art. 26a ust. 1. Projektowane rozporządzenie określa wykaz opłat lotniczych za konkretne czynności urzędowe Prezesa Urzędu, w tym również za przeprowadzanie egzaminów. W rozporządzeniu określono także wysokość stawek opłaty lotniczej i sposób jej ustalania, tryb wnoszenia tej oraz rodzaje specjalności personelu lotniczego i uprawnienia, które są zwolnione z opłat.

Rozdział pierwszy projektu zawiera przepisy ogóle dotyczące całości rozporządzenia. Zawarty tu został m. in. katalog definicji pojęć i skrótów używanych w treści normatywnej projektu jak i w załącznikach do niego. W rozdziale tym opisano również układ poszczególnych tabel załącznika nr 1 do rozporządzenia wraz ze wskazaniem, jakie rodzaje czynności urzędowych za które należna jest opłata lotnicza, zostały ujęte w poszczególnych tabelach. I tak, załącznik nr 1 do projektowanego rozporządzenia składa się z trzech tabel, przy czym, zgodnie z projektowanym § 3, tabela nr 1 zawiera wykaz czynności urzędowych i wysokość stawek opłaty lotniczej za wydawanie koncesji, zezwoleń, promes, licencji, certyfikatów, upoważnień świadectw i zaświadczeń oraz innych dokumentów wydawanych przez Prezesa Urzędu, tabela nr 2 zawiera wykaz przeprowadzanych egzaminów i wysokość stawki opłaty lotniczej za nie, a tabela nr 3 zawiera wykaz czynności urzędowych i wysokość opłaty lotniczej za sprawowanie bieżącego nadzoru nad lotnictwem cywilnym.

Rozdział drugi projektu określa sposób ustalania wysokości opłaty lotniczej za poszczególne czynności urzędowe. Regulacje te, zamieszczone odpowiednio w przepisach § 4-7 określają sposób ustalania wysokości opłaty lotniczej za poszczególne czynności urzędowe, do których prawodawca nie przypisał jednej konkretnej stawki opłaty. Te regulacje mają istotne znaczenie w przypadku tych czynności urzędowych, za których dokonanie wysokość opłaty jest ustalana jako suma opłat. W przepisach tych znajduje się również odesłanie do 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 7.12.2006, str. 3). Zastosowanie takiej regulacji była konieczne w przypadku określania wysokości opłaty lotniczej za sprawowanie bieżącego nadzoru nad instytucją zapewniającą służby żeglugi powietrznej. Przywołane rozporządzenie wskazuje bowiem

kwotę stanowiącą wpłatę czynioną przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej jako zwrot kosztów poniesionych przez Urząd w związku ze sprawowaniem nadzoru nad służbami żeglugi powietrznej obliczonych zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1794/2006 ustanawiającego wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej.

Należy wskazać, iż w rozdziale tym prawodawca przewidział również w przypadku zezwoleń eksploatacyjnych i ogólnych, o których mowa w tabeli nr 1 Część I pkt 1.2. ppkt 8 - 9, możliwość zastosowania preferencyjnej stawki opłaty lotniczej równej stawce zero. Uprawnienie do określenia takiej stawki prawodawca przekazał w projektowanym rozporządzeniu Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego, ale jedynie w sytuacji, gdy stawka taka może być zastosowana na zasadzie wzajemności, tj. gdy odpowiednie przepisy w państwie ustanowienia obcego przewoźnika przewidują opłatę za zezwolenie eksploatacyjne lub ogólne, a polscy przewoźnicy nie są zobowiązani do jej uiszczenia.

Rozdział trzeci projektu, tj. § 10 - § 18 określa tryb wnoszenia opłat lotniczych. Przepis § 10 wskazuje w jaki sposób wnosi się opłatę lotniczą za czynności urzędowe prowadzone w celu wydania certyfikatów, świadectw i innych dokumentów oraz utrzymywania ich ważności, za czynności urzędowe związane z wydawaniem koncesji, zezwoleń, upoważnień, licencji, świadectw, certyfikatów, certyfikatów, zaświadczeń i innych dokumentów, jak również za przeprowadzenie egzaminów na licencje i świadectwa kwalifikacji. Zasadą jest, że opłatę lotniczą za ww. czynności wnosi się z chwilą złożenia wniosku o dokonanie danej czynności lotniczej. Wyjątkiem są opłaty lotnicze za wydanie zezwoleń pojedynczych, o którym mowa w tabeli nr 1 Część I pkt 1.2. pkt 10, którą wnosi się w terminie 7 dni od dnia wpłynięcia wniosku o wydanie zezwolenia obejmującego dziesiąty i kolejne loty w danym sezonie rozkładowym, oraz o którym mowa w tabeli nr 1 Część III pkt 3.14 ppkt 5, którą wnosi się w terminie 7 dni od dnia wpłynięcia wniosku o wydanie zgody pod rygorem niewydania zezwolenia albo zgody na kolejne loty w danym sezonie rozkładowym.

. W przypadku opłaty lotniczej za nadzór bieżący nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, nad eksploatacją lotnisk i lądowisk oraz działalnością zarządzających lotniskami, jak również nad rynkiem przewozów lotniczych i inną działalnością gospodarczą w lotnictwie cywilnym, przepis § 10 odsyła odpowiednio do § 13-§ 17 projektowanego rozporządzenia. Opłata lotnicza za sprawowanie ww. nadzoru ma charakter opłaty rocznej. Projektowane rozporządzenie przewiduje kilka trybów wnoszenia takiej opłaty rocznej w zależności od tego, za jaką czynność ta opłata jest wnoszona. I tak, za przeważającą część czynności urzędowych polegających na sprawowaniu bieżącego nadzoru o których mowa w tabeli nr 3 Część II pkt 2, Część III pkt 6-10, Część IV, Część V pkt 1-4 i pkt 6 oraz Część VI za pierwszy rok posiadania certyfikatu, opłata lotnicza wnoszona jest za cały rok z dołu. Inaczej jest już np. w przypadku opłaty lotniczej za sprawowanie bieżącego nadzoru nad instytucją zapewniającą służby żeglugi powietrznej, gdyż tą wnosi się w 12 miesięcznych równych ratach, a raty te uiszcza się w terminie do piątego dnia każdego miesiąca następującego po miesiącu kalendarzowym, którego rata dotyczy, przy czym ratę za ostatni miesiąc danego roku kalendarzowego uiszcza się do 20 grudnia tego roku.

W przypadku natomiast np. poświadczenia przeglądu zdatności do lotu (ARC), projekt zakłada, iż obowiązek uiszczenia opłaty lotniczej za nadzór nad statkiem powietrznym, który posiada poświadczenie przeglądu zdatności do lotu (ARC) powstaje najpóźniej z dniem wydania poświadczenia przeglądu zdatności do lotu. Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu (ARC) wydawane są co roku. Należy zaznaczyć, iż posiadanie i coroczne odnawianie tego dokumentu jest warunkiem koniecznym do korzystania z uprawnień wynikających ze świadectwa zdatności do lotu

Przepisy projektowanego rozporządzenia wskazują, że opłata lotnicza za wnioskowaną czynność urzędową pobierana jest bez względu na wynik tej czynności. Nie podlega ona zwrotowi nawet, jeśli jej wynik był negatywny dla wnioskodawcy, chyba że zajdzie któraś z okoliczności z § 21 ust. 3 i 4 projektowanego rozporządzenia. Należy zaznaczyć, iż § 17 ust. 1 projektowanego rozporządzenia reguluje sytuację, w której wnioskowana czynność urzędowa odbyła się. Zatem opłata lotnicza, o której mowa w tym przepisie należna jest zawsze, tzn. niezależnie od wyniku przeprowadzonej czynności urzędowej. § 17 ust. 1 i 2 mają rozłączny zakres stosowania. § 17 ust. 2 dotyczy bowiem sytuacji, w której wnioskowana czynność urzędowa w ogóle się nie odbyła z przyczyn leżących po stronie wnioskodawcy, który w takiej sytuacji zobowiązany jest do zwrotu kosztów poniesionych przez ULC (np. kosztów dojazdów inspektorów czy też podjętych czynności urzędowych). Z uwagi na taki charakter tych dwóch regulacji nie będą one mogły być stosowane równocześnie.

Regulacja § 17 pozostaje w bezpośrednim związku z § 21 projektowanego rozporządzenia, który stanowi podstawę do zwrotu opłaty lotniczej nienależnie pobranej lub pobranej w wysokości wyższej od należnej. Jak wynika z dotychczasowego uzasadnienia, omawiany przepis § 21 nie będzie miał zastosowania do § 17 ust. 1, w którym reguluje się obowiązek uiszczenia opłaty lotniczej za przeprowadzoną czynności urzędową nie tylko z wynikiem pozytywnym, ale również czynność urzędową zakończoną negatywnie (w wyniku której wnioskodawca nie uzyskał np. licencji, czy też certyfikatu). Jak bowiem wspomniano powyżej nie jest to opłata pobrana nienależnie. Z opłatą pobraną nienależnie będziemy mieć do czynienia w sytuacji pozostawienia wniosku o dokonanie danej czynności urzędowej bez rozpoznania, bowiem czynność urzędowa, za którą dokonano płatności nie odbyła się, lub też w przypadku pobrania opłaty lotniczej za czynność urzędową nieujętej w załączniku do rozporządzenia, a tym samym nieobciążoną opłatą lotniczą.

§ 21 przewiduje dwie sytuacje, w których nie przysługuje zwrot opłaty lotniczej, a tym samym nie mamy do czynienia z opłatą pobraną nienależnie czy też w nadmiernej wysokości. Mianowicie, opłata lotnicza nie podlega zwrotowi, kiedy strona nie przyjęła prawidłowo sporządzonego dokumentu (§ 21 ust. 2) oraz gdy zachodzi konieczność powtórzenia czynności urzędowej w całości lub w części (§ 21 ust. 5). W pierwszej sytuacji nie można stwierdzić, że uiszczona opłata lotnicza jest opłatą nienależną, gdyż opłatę uiszcza się za konkretną czynność urzędową, która jak należy wnioskować z brzmienia ust. 2 została przeprowadzona, a jej pozytywny wynik został potwierdzony stosownym dokumentem. Nie ma tu znaczenia fakt, iż wnioskodawca nie może korzystać z przyznanych mu na skutek przeprowadzonej czynności urzędowej uprawnień, gdyż nie jest w posiadaniu dokumentu uprawniającego go do tego. W drugim natomiast przypadku należy zwrócić uwagę, że mamy

do czynienia z sytuacją, w której wnioskowana czynność urzędowa odbyła się, ale z jakichś względów proces składający się na jej dokonanie należy powtórzyć. Prawodawca wyraźnie wskazuje w ust. 5 na *konieczność* powtórzenia czynności urzędowej w całości lub w części. Wynika z tego zatem, że przepis ten nie dotyczy sytuacji, gdy wnioskujący jest niezadowolony z rezultatu przeprowadzenia danej czynności urzędowej i chce, aby ją powtórzono. Kiedy zachodzi konieczność powtórzenia czynności urzędowej, o czym jest mowa w omawianej regulacji, należy sadzić, iż odbywa się to w ramach już złożonego wniosku i ze opłata uiszczona wraz z wnioskiem obejmuje również powtarzaną czynność urzędową. Natomiast, kiedy z inicjatywą ponownego dokonania czynności wystąpi wnioskujący, należy sadzić, iż wymagane jest złożenie nowego wniosku o dokonanie czynności urzędowej, co wiąże się z uiszczeniem opłaty lotniczej w wysokości wymaganej dla danej czynności urzędowej.

Projektowany § 21 ust. 3 stanowi, że nie pobiera się opłaty lotniczej za czynności urzędowe związane z wydaniem koncesji, zezwoleń, upoważnień i innych dokumentów na prowadzenie lotniczej działalności gospodarczej w sytuacji, umorzenia postępowania z uwagi na jego bezprzedmiotowość.

Zgodnie z § 16 projektowanego rozporządzenia wskazuje, że wszelkie opłaty lotnicze, w tym opłaty z tytułu zwrotu kosztów dodatkowych, wnosi się na rachunek bankowy dochodów budżetu państwa ULC poprzez wpłatę do Kasy ULC bądź też bezpośrednio na ten rachunek. W sytuacji niedokonana płatności, zarówno opłata lotnicza jak i nieziszczona wpłata z tytułu powstałych kosztów dodatkowych podlega egzekucji na podstawie przepisów o egzekucji w administracji.

Kwestie dotyczące wszelkich kosztów dodatkowych, które mogą powstać przy wykonywaniu czynności urzędowych reguluje rozdział 4 projektowanego rozporządzenia. Zasadą jest, że w przypadku powstania kosztów dodatkowych Prezes Urzędu informuje na piśmie wnioskodawcę o możliwości powstania takich kosztów najpóźniej w dniu podjęcia wnioskowanej czynności urzędowej. Takie koszty dodatkowe mogą powstać w przypadku podejmowaniem czynności urzędowych związanych ze sprawowaniem nadzoru nad rynkiem przewozów lotniczych oraz działalnością zarządzających lotniskami, ze sprawowaniem nadzoru nad eksploatacją lotnisk i lądowisk, ze sprawowaniem nadzoru nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej oraz czynności podejmowanych w celu wydania certyfikatów, licencji, świadectw oraz zaświadczeń. Wyłącza się natomiast spod przedmiotowej regulacji czynności urzędowe podejmowane w celu wydania koncesji, zezwoleń, upoważnień i wyznaczeń ujętych w tabeli 1 Część I.

Za koszty dodatkowe uważa się dodatkowe wydatki związane w sposób bezpośredni z wykonywaną czynnością urzędową. Otwarty katalog takich czynności zawiera § 18 ust. 2 i są to w szczególności koszty wynagrodzenia biegłych oraz ekspertów, których powołanie było konieczne do zrealizowania danej czynności (np. ekspertyzy przy prowadzonych procesach certyfikacyjnych), koszty gromadzenia dowodów, przeprowadzanych specjalistycznych badań oraz ekspertyz naukowych, koszty związane z obejmowaniem nadzorem nowego typu statku powietrznego oraz koszty niezbędnych szkoleń w tym zakresie, koszty niezbędnych zagranicznych podróży służbowych inspektorów ULC jak również koszty wszelkich prac

zlecanych w związku z realizowaną czynnością urzędową innym jednostkom organizacyjnym i instytucjom. Koszty dodatkowe to po prostu koszty, które były niezbędne do sfinalizowania wnioskowanej czynności urzędowej. Koszty dodatkowe zwiększają wysokość uiszczanej opłaty lotniczej należnej za daną czynność urzędową. O powstaniu takich dodatkowych kosztów oraz o ich wysokości wnioskodawca jest informowany na piśmie. Z chwilą wystawienia wnioskodawcy dokumentu obciążającego go powstałymi kosztami dodatkowymi, powstaje obowiązek zwrotu tych kosztów. Zgodnie z projektowanym § 19 ust. 2 wnioskodawca zobowiązany jest dokonać zwrotu tych kosztów dodatkowych w terminie 30 dni od dnia powstania obowiązku zwrotu kosztów.

Projektowane rozporządzenie reguluje również kwestię uiszczania opłaty lotniczej za czynności urzędowe dokonane przez upoważnione przez Prezesa Urzędu organy, wyspecjalizowane jednostki organizacyjne albo osoby posiadające odpowiednie licencje lub świadectwa kwalifikacji. Opłaty lotnicze za tak przeprowadzone czynności urzędowe wnosi się zgodnie z regulacją projektowanego rozporządzenia (§ 22 projektu).

Zgodnie z przepisami końcowymi projektowanego rozporządzenia, do spraw wszczętych, a niezakończonych przed dniem wejścia w życie projektowanego rozporządzenia, stosuje się przepisy dotychczasowego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 8 września 2003 r. w *sprawie opłaty lotniczej*, jednak nie dłużej niż przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie projektowanego rozporządzenia. Taki ograniczony okres stosowania przepisów starych, po wejściu w życie projektowanego rozporządzenia uzasadnia się koniecznością zlikwidowania dotychczasowych luk prawnych oraz trudności interpretacyjnych dotychczasowego rozporządzenia, zwłaszcza w zakresie terminu i sposobu pobierania opłat rocznych za doraźne i okresowe kontrole posiadaczy certyfikatów. W przypadku takiej bowiem regulacji będzie można zakończyć w pierwszym roku od wejścia w życie projektowanej regulacji wszystkie sprawy wszczęte, lecz dotychczas nie zakończone stosując przepisy dotychczasowe. Po upływie natomiast roku wszystkie sprawy objęte obowiązkiem uiszczenia opłaty lotniczej będą regulowane zgodnie z przepisami projektowanymi przepisami.

Projektowane rozporządzenie wchodzi w życie po upływie czternastu dni od dnia jego ogłoszenia. Regulacja ta jest zgodna z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2005 r. Nr 190, poz. 1606).

Ocena skutków regulacji (OSR)

a) **Konsultacje społeczne** – projekt zostanie skonsultowany m.in. z następującymi podmiotami:

- 1) Aeroklub Polski,
- 2) Aviation Security Training Center Sp. z o.o.,
- 3) CML Centrum Medyczne LIM, Warszawa,
- 4) CML Główny Ośrodek Badań Lotniczo-Lekarskich Aeroklubu Polskiego we Wrocławiu,
- 5) Centrum Medycyny Lotniczej Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej, Warszawa,
- 6) EUROLOT S.A.,
- 7) Exin Sp. z o.o.,
- 8) GDN Airport Services Sp. z o.o.,
- 9) IATA, Warszawa,
- 10) Krajowa Rada Lotnictwa,
- 11) Krajowe Towarzystwo Lotnicze AOPA POLAND,
- 12) Naczelna Izba Lekarska,
- 13) Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków – Balice Sp. z o.o.,
- 14) Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy Sp. z o.o.,
- 15) Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach – GTL S.A.,
- 16) Port Lotniczy Poznań – Ławica Sp. z o.o.,
- 17) Port Lotniczy Wrocław S.A.,
- 18) Port Lotniczy Szczecin – Goleniów im. NSZZ Solidarność Sp. z o.o.,
- 19) Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. im. Ignacego Jana Paderewskiego,
- 20) Port Lotniczy Rzeszów – Jasionka Sp. z o.o.,
- 21) Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o.o.,
- 22) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”,
- 23) GTL LOT Usługi lotniskowe Sp. z o.o.,
- 24) LOT Catering Sp. z o.o.,
- 25) Lotnicze Przedsiębiorstwo Usługowe HELISECO Sp. z o.o.,
- 26) KRK Airport Services Sp. z o.o.,
- 27) WSK „PZL-Rzeszów” S.A.,
- 28) Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego „PZL-KALISZ” S.A.,
- 29) PZL Mielec Sp. z o.o.,
- 30) Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego-Poznań Sp. z o.o.,
- 31) Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego „PZL-Warszawa II” S.A.,
- 32) Zakład Narzędziowy „PZL-Mielec” Sp. z o.o.,
- 33) NSZZ „Solidarność 80” Region Mazowsze K.Z. Nr 25 w P.P. „Porty Lotnicze”,
- 34) NSZZ „Solidarność” Region Mazowsze K.Z. Nr 2937 w P.P. „Porty Lotnicze”,
- 35) NSZZ Pracowników Umysłowych P.P. „Porty Lotnicze”,
- 36) NSZZ „Solidarność”,

- 37) Ogólnopolski Związek Zawodowy Lekarzy,
- 38) OPZZ Konfederacja Pracy,
- 39) PETROLOT Sp. z o.o.,
- 40) POZ Airport Services Sp. z o.o.,
- 41) P.P.H.U. POL TRANS CATERING.
- 42) PLL LOT S.A.,
- 43) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej,
- 44) Polskie Centrum Kształcenia Lotniczego,
- 45) Sky Express Sp. z o.o.,
- 46) Sky Taxi Sp. z o.o.,
- 47) Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej Lotnicze Pogotowie Ratunkowe,
- 48) Warsaw Airport Services Sp. z o.o.,
- 49) White Eagle Aviation S.A.,
- 50) WIZZ AIR, Pyrzowice,
- 51) AIG Polska TU S.A.,
- 52) TU ALLIANZ Polska S.A.,
- 53) COMMERCIAL UNION Polska-TU Ogólnych S.A.,
- 54) GENERALI TU S.A.,
- 55) Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej, Warszawa,
- 56) Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego PZL – Świdnik S.A.,
- 57) Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego „PZL-Warszawa II” S.A.,
- 58) Związek Regionalnych Portów Lotniczych,
- 59) Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego,
- 60) Związek Zawodowy Naziemnego Personelu Lotniczego,
- 61) Związek Zawodowy Personelu Pokładowego,
- 62) Związek Zawodowy Pilotów Komunikacyjnych,
- 63) Związek Zawodowy Pilotów Liniowych,
- 64) Związek Zawodowy Pracowników Lotnictwa Cywilnego,
- 65) Związek Zawodowy Pracowników PLL LOT S.A.,
- 66) Związek Zawodowy Pracowników Portu Lotniczego Warszawa – Okęcie,
- 67) Związek Zawodowy Pracowników PPL, pracowników spółek z udziałem przedsiębiorstwa i lotnisk niekomunikacyjnych,
- 68) Związek Zawodowy Pracowników Ruchu Lotniczego,
- 69) Związek Zawodowy Pracowników Technicznych Ruchu Lotniczego.

Dla ułatwienia przeprowadzenia konsultacji społecznych projekt zostanie udostępniony na stronach internetowych Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz Ministerstwa Infrastruktury.

b) **Wpływ na sektor finansów publicznych** – wprowadzenie niniejszych zmian nie będzie miało negatywnego wpływu na budżet państwa. Aktualnie z budżetu państwa finansowane są w całości wydatki Urzędu Lotnictwa Cywilnego, które w 2009 r. kształtowały się na poziomie ok. 47,5 mln zł, a w 2010 r. planuje się, że wyniosą ok. 46,5 mln zł.

Jednocześnie dochody w rozdziale 60056 – Urząd Lotnictwa Cywilnego wyniosą odpowiednio: 2009 r. – ok. 13,7 mln zł (wykonanie), 2010 r. – ok. 13,4 mln zł. W tym odpowiednio w roku 2009 środki finansowe uzyskane z wpłaty z PAŻP to ok. 10,24 mln zł, opłata lotnicza stanowiąca dochód budżetu państwa ok. 1,6 mln zł, inne dochody 1,8 mln zł, a w roku 2010 wpłata z PAŻP ok. 9,4 mln zł, a opłata lotnicza stanowiąca dochód budżetu państwa ok. 2 mln zł, inne dochody 2 mln zł. Pomimo rezygnacji z dodatkowych dochodów budżetu państwa z tytułu opłaty od pasażera, zachowane zostaną wpływy z tytułu opłaty lotniczej za czynności urzędowe wykonywane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w tym za nadzór nad instytucją zapewniającą służby żeglugi powietrznej (PAŻP). Uwzględniając niniejsze plan dochodów na 2011 r. przedstawia się w sposób następujący: wpłata z PAŻP - 10.369 tys. zł, dochody z tytułu opłaty lotniczej ok. 5,75 mln zł (uwzględniając wzrost tytułów do pobierania opłaty lotniczej oraz aktualizację stawek opłat lotniczych o 10% w stosunku do obowiązujących).

Dodatkowo wskazać należy, że w roku 2011 do dochodów budżetu państwa z tytułu opłat lotniczych włączone zostały wpływy z części opłat lotniczych, gromadzone na rachunku dochodów własnych Urzędu Lotnictwa Cywilnego. W roku 2009 na rachunku dochodów własnych zgromadzono z tego tytułu środki finansowe w kwocie ponad 4,2 mln zł, natomiast w 2010 zaplanowano ponad 3,3 mln zł. A zatem wpływy finalne z opłat lotniczych w latach 2009-2011 przedstawiają się odpowiednio: 5,8 mln zł (wykonane), 5,3 mln zł (planowane) oraz 5,75 mln zł (planowane).

- c) **Wpływ na rynek pracy** – przepisy rozporządzenia nie wpłyną na rynek pracy.
- d) **Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorstw, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw** – projektowana regulacja w połączeniu ze zmianami w prawie krajowym wynikającymi z wejścia w życie rozporządzenia 1794/2006/WE nie wpłynie na przedsiębiorstwa transportu lotniczego oraz innych użytkowników statków powietrznych wykonujących loty w polskiej przestrzeni powietrznej.
- e) **Wpływ na sytuację i rozwój regionalny** – projekt nie będzie mieć wpływu na sytuację i rozwój regionalny.
- f) **Wpływ na podmioty działające na rynku przewozów lotniczych** – regulacja w połączeniu ze zmianami w prawie krajowym wynikającymi z wejścia w życie rozporządzenia 1794/2006/WE będzie miała neutralny wpływ na ogół podmiotów działających na rynku przewozów lotniczych, w szczególności przewoźników lotniczych oraz innych użytkowników statków powietrznych wykonujących loty w polskiej przestrzeni powietrznej ze względu na fakt, że wyższe opłaty lotnicze zostaną zrekompensowane obniżonymi stawkami opłat nawigacyjnych pobieranych przez PAŻP. Może mieć jednak wpływ na wielkość kosztów ponoszonych przez poszczególnych przedsiębiorców.
- g) **Zgodność regulacji z prawem UE** – projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem UE i ma na celu dostosowanie rozporządzenia m.in. do przepisów wspólnotowych dotyczących Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.
- h) **Notyfikacja** – projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.