



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 29 października 2021 r.

Znak sprawy: DL-1.054.48.2021

Pan
Tomasz Grodzki
Marszałek Senatu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na oświadczenie złożonego przez senatora Sławomira Rybickiego podczas 31. Posiedzenia Senatu RP w dniu 8 października 2021 r. dotyczące opłat nawigacyjnych uprzejmie informuję, jak poniżej.

1. Jakie jest aktualne stanowisko ministerstwa wobec proponowanej podwyżki opłat?

Minister Infrastruktury pismem z dnia 29 września 2021 r. zaakceptował projekt zrewidowanego Planu skuteczności działania służb żeglugi powietrznej na trzeci okres odniesienia (2020-2024) zawierający propozycje stawek opłat nawigacyjnych. Dnia 30 września dokument ten został przekazany przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego do Komisji Europejskiej celem dokonania jego oceny.

2. Czy uwzględnione zostaną apele samorządów - właścicieli regionalnych portów lotniczych?

Minister Infrastruktury wsłuchuje się w apele samorządów ale obiektywne przesłanki powodują, iż nie mogą one zostać uwzględnione.

3. Z jakich powodów rząd lub ministerstwo nie udzieli pomocy (nie zrekompensuje strat) Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej?

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (t. j. Dz. U. 2021 poz. 260) (dalej ustawa o PAŻP), Agencja prowadzi samodzielną gospodarkę finansową, pokrywając koszty prowadzenia swojej działalności z własnych przychodów, których głównym źródłem są przychody z opłat za świadczone usługi nawigacyjne, uiszczanych przez użytkowników przestrzeni powietrznej w Rejonie Informacji Powietrznej FIR Warszawa. Ponadto art. 7 ust. 1 ww. ustawy stanowi, iż Skarb Państwa nie odpowiada za zobowiązania Agencji, Agencja nie odpowiada za zobowiązania Skarbu Państwa.

Wobec powyższego, w świetle obowiązującego prawa, Minister Infrastruktury nie finansuje działalności Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

Minister Infrastruktury w ramach swoich kompetencji, określonych w art. 7 ust. 5 ustawy o PAŻP, wyraził zgodę na pozyskanie przez Agencję finansowania zewnętrznego, tj. na zaciągnięcie w Banku Gospodarstwa Krajowego kredytu obrotowego i kredytu inwestycyjnego oraz zapewnił wsparcie w procesie uzyskiwania przez PAŻP niezbędnych zabezpieczeń ich spłaty, w tym gwarancji Skarbu Państwa.

Wsparcie poprzez zapewnienie finansowania pomostowego w formie kredytu jest formą rekomendowaną przez Eurocontrol i najczęściej stosowaną w państwach europejskich.

4. Jakie jest szczegółowe uzasadnienie proponowanego wzrostu opłat?

Opłaty nawigacyjne stanowią główne źródło przychodu instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej (w tym Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej), zgodnie z przepisami prawa muszą być proporcjonalne do kosztów tych instytucji i muszą być przez nie wykorzystane. Koszty stałe tych instytucji są znaczące,

niezależnie od poziomu ruchu. Jednak im więcej lotów to koszt jednostkowy spada. Mając na uwadze drastyczny spadek ruchu lotniczego, wzrost opłat nawigacyjnych jest nieunikniony.

Należy przy tym zauważyć, iż zarówno Polska Agencja Żeglugi Powietrznej jak i pozostałe instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego są elementem branży lotniczej i również zostały dotknięte kryzysem.

Kryzys wywołany pandemią COVID-19 spowodował, że stawki opłat nawigacyjnych nie odzwierciedlały rzeczywistych kosztów ponoszonych przez dostawców służb żeglugi powietrznej. W związku z tym konieczne było zrewidowanie Planów skuteczności działania na tzw. trzeci okres odniesienia RP3 (2020-2024), które przyjmowane są dla każdego państwa Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (ang. Single European Sky).

Zasady rewizji PSD wynikają z przepisów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2020/1627 z dnia 3 listopada 2020 roku w sprawie nadzwyczajnych środków w trzecim okresie odniesienia (2020–2024) systemu skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej w związku z pandemią COVID-19.

W dniu 30 września 2021 roku Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, działając jako państwowa władza nadzorująca, przekazał do Komisji Europejskiej zatwierdzony przez Ministra Infrastruktury zrewidowany projekt Planu skuteczności działania dla Polski na RP3 (2020-2024) („PSD RP3”).

Należy pamiętać, że z jednej strony Agencja musi zapewnić ciągłość służb żeglugi powietrznej w polskiej przestrzeni powietrznej i przepustowość wymaganą do obsługi rosnącego po kryzysie ruchu bez ryzyka zwiększania opóźnień i obniżenia poziomu bezpieczeństwa oraz przy zachowaniu zrównoważonego środowiskowo podejścia, z drugiej musi świadczyć służbę efektywnie kosztowo, tj. unikając nieuzasadnionych kosztów przy jednoczesnym zapewnieniu utrzymania płynności finansowej.

W nawiązaniu do toczącej się dyskusji o wysokości opłat za służby żeglugi powietrznej w polskiej przestrzeni powietrznej, należy dodatkowo zauważyć, że:

- wzrost stawek opłat nawigacyjnych – zarówno trasowych, jak i terminalowych – w roku 2022 jest zjawiskiem powszechnym w państwach europejskich;
- wzrost procentowy stawek opłat nawigacyjnych w Polsce nie przekracza wzrostów planowanych w innych państwach unijnych, a w przypadku opłat trasowych jest on znacząco niższy niż obserwowany w innych państwach UE;
- stawka jednostkowa opłaty trasowej w Polsce nadal będzie kształtowała się poniżej poziomu średniego dla państw unijnych;
- część unijnych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej otrzymała bezpośrednie wsparcie finansowe państwa, a mimo to stawki opłat za świadczone przez nie usługi w roku 2022 rosły.

5. *Czy planowana jest jakakolwiek forma wsparcia finansowego dla portów i linii lotniczych w sytuacji, gdy podwyżka w warunkach wciąż ograniczonej mobilności zostanie jednak wprowadzona? Jeśli tak, to kiedy i na jakich zasadach. Jeśli nie, to z jakich powodów.*

Ministerstwo nie przewiduje znacznego negatywnego wpływu wzrostu opłat nawigacyjnych, wynikających z przepisów unijnych, na rozwój rynku lotniczego w Polsce. Wynika to m.in. z niskiego udziału opłat nawigacyjnych w całościowych kosztach przewoźników lotniczych – wg dostępnych źródeł, koszty związane z opłatami nawigacyjnymi ponoszonymi przez użytkowników przestrzeni powietrznej stanowią około 5% wszystkich ich kosztów. Z punktu widzenia konkurencyjności rynku polskiego na tle innych rynków europejskich, także nie należy spodziewać się pogorszenia sytuacji – gdyż, jak wskazano wyżej, wzrost opłat dotyczy całego obszaru SES.

Jednocześnie ustanowienie danego połączenia lotniczego jest indywidualną decyzją każdego przewoźnika lotniczego, zależną od wielu czynników. Ewentualna podwyżka opłat nawigacyjnych w bezpośrednim przeliczeniu pasażera nie jest wygórowana i może wynieść pomiędzy 3 a 5 zł. Z tego też względu nie

identyfikujemy ryzyka spadku popytu na podróże lotnicze. Zdecydowanie większym problemem jest kwestia wciąż panującej pandemii, niewystarczające zainteresowanie społeczeństwa szczepieniami przeciwko COVID-19 i w konsekwencji potencjalne wprowadzenie kolejnych obostrzeń sanitarnych.

Z poważaniem,

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Marcin Hoła
Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.