



KRAJOWE TOWARZYSTWO LOTNICZE - AOPA POLAND

ul. gen. S. Kaliskiego 57 lok.11, 01-476 Warszawa, Polska
tel. / fax +48 22 685 54 81 ext.170, tel.kom. +48 501 751 758
e-mail: info@aopa.pl www.aopa.pl
KRS: 0000058309, NIP 532-17-46-007

Warszawa, dnia 16.03.2011r.

Pan Arkadiusz Litwiński
Przewodniczący Podkomisji Nadzwyczajnej
Komisji Infrastruktury
Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Przewodniczący!

Zgodnie z ustaleniami poczynionymi podczas posiedzenia Podkomisji w dniu 16.03.2011r. przekazujemy stanowisko KTL-AOPA Poland w przedmiocie propozycji regulacji Ministra Infrastruktury z dnia 14.03.2011r w zakresie opłaty lotniczej.

Pragniemy zwrócić uwagę na fakt, że najnowsza propozycja Ministra Infrastruktury nie zawiera żadnych informacji o merytorycznych założeniach, wyliczeniach i analizach które posłużyły autorom projektu tego Rozporządzenia do zaproponowania podwyższenia wielu stawek opłat lotniczych oraz do utworzenia nowych opłat za czynności dotychczas opłatą nie objęte.

Propozycja ta nie różni się pod tym względem od pierwotnej propozycji Ministra Infrastruktury która również nie była przedmiotem konsultacji społecznych o czym pisał Dyrektor Departamentu Lotnictwa w odpowiedzi na pismo KTL-AOPA Poland z dnia 21.02.2011r (kopia w załączeniu). Nie zawiera ona także żadnych informacji o spodziewanym wpływie na konkurencyjność podmiotów gospodarczych wykonujących działalność w lotnictwie cywilnym.

Ponadto najnowsza propozycja Rozporządzenia nadal zawiera wiele błędów formalnych, merytorycznych i stylistycznych - dla przykładu:

TABELA I, Część III

Dział 3.1. - pkt 1.1. ppkt 1,4,7
- pkt 2.1. ppkt 1,4,7

TABELA II, Część I

Dział 1.2 - pkt 1, 2, 3 – w tych zapisach zastosowano nomenklaturę „ *pilot*
turystyczny” niezgodną z drukiem 2113

Dział 3.2. - pkt 9 - opłata zawyżona nie adekwatna do czynności, które obejmuje.

- pkt 10 - opłata zawyżona nie adekwatna do czynności, które obejmuje.

- Dział 3.4 - pkt 1 nie uwzględniono podziału na statki pow. Pomiędzy MTOW 2730 a 5700 natomiast w pkt 3 (dotyczący tego samego zagadnienia) podział ten uwzględniono nie biorąc jednak pod uwagę masy SP do 1000 kg MTOW a już pkt 4 znowu widoczny jego brak.
- Pkt 2a - opłata nieuzasadniona. Zdublowana opłata ponieważ jest już wskazanie opłaty za zatwierdzanie zmian, nadzór oraz certyfikację w V. Podobnie jak TABELA 3 Część III, Część IV i Część V są powieleniem opłat za wcześniejsze czynności.

Zwracamy także uwagę, że europejskie przepisy PART-145, PART-M i PL-6. (Rozp RE 216/2008; RE 2042/2003;) oraz krajowe (PL-6) odnoszące się do obsługi statków powietrznych oraz utrzymywania nieprzerwanej zdatności do lotu stosują wyraźny podział na statki powietrzne ELA1 – do 1000 kg MTOW, nieskomplikowane statki powietrzne – do 2730 kg MTOW, duże statki powietrzne – pow 5700 kg MTOW. Nie jest więc zrozumiałym stosowanie przemienne różnych klasyfikacji.

Mając na uwadze powyższe zastrzeżenia, KTL-AOPA Poland w pełni popiera stanowisko Aeroklubu Polskiego wyrażone w piśmie do Przewodniczącego Podkomisji Nadzwyczajnej z dnia 2.03.2011r (kopia w załączeniu) zawierające propozycję uregulowania opłaty lotniczej na poziomie ustawy (załącznika) i popiera projekt opłat z 4.03.2011r (kopia w załączeniu) uzgodniony w środowisku lotniczym, w tym również z KTL-AOPA Poland.

Z poważaniem,



Marcin Stan

V-ce Prezes KTL-AOPA Poland