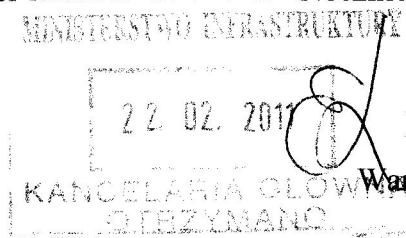


Nocznicki i Gabriel
Adwokaci

Nocznicki i Gabriel Adwokaci s.c.
ul. Sobieskiego 111 lok. 2
00-763 Warszawa



Warszawa, dnia 21 lutego 2011

Pan Cezary Grabarczyk
Minister Infrastruktury

Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6,
00-928 Warszawa

Szanowny Panie Ministrze,
Szanowny Panie Ministrze,

Działając w imieniu mojego Mocodawcy - Stowarzyszenia Krajowe Towarzystwo Lotnicze AOPA Poland zrzeszającego pilotów i właścicieli samolotów oraz w związku z prowadzonymi pracami nad przygotowaniem projektu Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie opłaty lotniczej (dalej „Rozporządzenie”) zwracam się do Pana z prośbą o:

1. wzmożony nadzór nad prawidłowym przebiegiem prac związanych z przygotowaniem Rozporządzenia, przedstawiając jednocześnie poniżej naruszenia procedury stanowienia prawa,
2. udostępnienie merytorycznych założeń, wyliczeń i analiz, które posłużyły autorom projektu Rozporządzenia do zaproponowania konkretnych stawek opłat lotniczych,
3. wstrzymanie jakichkolwiek decyzji dotyczących podpisania Rozporządzenia do czasu przedstawienia środowisku lotniczemu materiałów, o jakich mowa w pkt. 2 powyżej oraz zajęcia stanowiska przez środowisko lotnicze w tej sprawie,
4. umożliwienie i zorganizowanie spotkania z autorami projektu Rozporządzenia, w którym wzięli by udział również przedstawiciele KTL AOPA Poland, tak by wypracować rozwiązania poparte rzetelnym procesem tzw. konsultacji społecznych tj oparte o wiedzę i doświadczenie środowiska lotniczego oraz z drugiej strony o należycie wykonane analizy i wyliczenia.

Stowarzyszenie KTL AOPA Poland otrzymało projekt Rozporządzenia w sprawie opłaty lotniczej. Chcąc ustosunkować się merytorycznie do treści proponowanych rozwiązań prawnych, projekt Rozporządzenia jak i jego uzasadnienie zostało poddane analizie. Jej

www.ngadwokaci.pl
malgorzata.gabriel@adwokatura.pl
tel. + 48 22 840 63 55
fax. + 48 22 840 63 56
tel. kom. + 48 602 442 552

efektem jest narastające niezrozumienia środowiska lotniczego dla zapisów zawartych w treści projektu. Niniejsze pismo jest efektem prac środowiska w imieniu którego działa KTL AOPA Poland, które na chwilę obecną nie jest w stanie poddać analizie merytorycznej treści projektu Rozporządzenia, z uwagi na liczne uchybienia i zastrzeżenia natury formalnej.

Poniżej przedstawiam zarzuty dotyczące treści projektowanego Rozporządzenia:

1. uzasadnienie projektu wskazuje, że wzrost opłat lotniczych wyniesie jedynie ok. 10%, podczas gdy z analizy załączników do obecnie obowiązującego w tym zakresie rozporządzenia i załączników do projektowanej regulacji wynika, że opłaty te wzrosną kilku a nawet kilkunastokrotnie (wystarczy porównać Tabelę nr 2, Część I. Rejestracja statków powietrznych (obecnego rozporządzenia) z Tabelą I, Część III, 3.2. Rejestracja statków powietrznych (projekt rozporządzenia) czy też Tabelę nr 2, Część III. Zdarność do lotu statków powietrznych (Certificate of Airworthiness) (obecne rozporządzenie) z Tabelą I, Część III, 3.4. Zdarność do lotu statków powietrznych z projektu rozporządzenia).
2. uzasadnienie zatem w tej części jest nieprawdziwe. Co więcej może wprowadzać w błąd jego czytelnika, chociażby Ministra Infrastruktury, który podpisując przedmiotowy tekst rozporządzenia będzie polegał na jego uzasadnieniu.
3. w uzasadnieniu Rozporządzenia nie przedstawiono źródeł pochodzenia wysokości opłat zaproponowanych w jego treści tj. nie zawarto żadnych kalkulacji czy analiz pokazujących sposób wyliczenia opłat w konkretnych wysokościach, nie pokazano parametrów mających wpływ na proponowaną wysokość opłat. W efekcie nie wiadomo dlaczego konkretną opłatę podniesiono do kwoty wskazanej w projekcie rozporządzenia. To z kolei powoduje praktycznie niemożność odniesienia się propozycji w zakresie wysokości opłat, ponieważ nie uzasadniono metodologii i sposobów ich wyliczenia.
4. Mając na względzie brak rzeczywistego uzasadnienia w zakresie podwyżek opłat lotniczych, należy wskazać, że taka praktyka nie jest zgodna z Uchwałą nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca Regulamin pracy Rady Ministrów oraz Wytycznymi do oceny skutków regulacji (OSR), który to dokument został przyjęty przez Radę Ministrów 10 października 2006 roku. Projekt aktu normatywnego zgodnie z § 10 Regulaminu opracowuje się według zasad techniki prawodawczej. Do projektu zaś dołącza się uzasadnienie, które ma wykazywać różnice pomiędzy istniejącym a proponowanym stanem prawnym (uzasadnienie projektu Rozporządzenia nie wykazuje pochodzenia różnic w wysokości opłat). Uzasadnienie projektu powinno też zawierać część dotyczącą tzw. oceny skutków regulacji tj. kosztów i korzyści jakie może przynieść dane rozwiązanie legislacyjne. Uzasadnienie do przedmiotowego projektu nie zawiera wyliczenia kosztów będących podstawą do dokonania podwyżek opłat lotniczych. Nie zawiera również analizy wpływu aktu normatywnego na funkcjonowanie przedsiębiorstw, których koszty działalności wzrosną w pewnych sytuacjach nie o 10% a o 1000%.
5. Odnosząc się zaś do konsultacji społecznych to projekt ten nie jest umieszczony na stronach internetowych Ministerstwa Infrastruktury ani na stronach internetowych

Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Nie jest zatem ogólnodostępny. Wytyczne wskazane w pkt 4 powyżej powołują się na opracowany przez Komisję Europejską zestaw minimalnych standardów konsultacji, do których należą:

- zapewnienie by każdy z uczestników konsultacji otrzymał **wszystkie** niezbędne informacje dotyczące propozycji regulacji,
- objęcie konsultacjami wszystkich grup docelowych,
- prowadzenie konsultacji za pośrednictwem środków komunikacji dostosowanych do celów konsultacji i oczekiwań uczestników,
- pozostawienie wystarczającego czasu na to by umożliwić uczestnictwo w konsultacjach,
- potwierdzenie otrzymania odpowiedzi,
- publikacja raportu opisującego wyniki konsultacji oraz sposobu wykorzystania ich w trakcie oceny skutków regulacji.

Projekt nowego rozporządzenia w części określającej ocenę skutków regulacji jest bardzo lakoniczny i powierzchownie traktujący zalecenia płynące z dokumentu w postaci Wytyczne do oceny skutków regulacji (OSR). Już sam fakt nie przedstawienia danych bazowych do wyliczeń skali i zakresu podwyżek opłaty lotniczej świadczy o tym, że uczestnicy konsultacji nie otrzymali **wszystkich** niezbędnych informacji dotyczących propozycji regulacji.

6. projekt Rozporządzenia nie jest też podpisany przez jego autora/autorów, co uniemożliwia dotarcie do osób/komórek Ministerstwa Infrastruktury bądź ULC z pytaniami o genezę pewnych zapisów projektu.
7. niezrozumiałe jest też wstępne odwołanie projektu Rozporządzenia przywołujące delegację ustawową, gdzie powołano art. 26 a ust. 11 Ustawy Prawo lotnicze z dnia 3 lipca 2002 roku, podczas gdy przepis ten został skreślony, jak i cały art. 26 na podstawie art. 55 Ustawy z dnia 25 listopada 2004 o zmianie ustawy o finansach publicznych i o zmianie niektórych ustaw.
8. czytając projekt Rozporządzenia odnosi się wrażenie, że jego autor nie zapoznał się z Wyrokiem Trybunału Konstytucyjnego z dnia 10 września 2010 r. (sygn. akt: P 44/09), w którego uzasadnieniu Trybunał wskazuje dosyć obszernie jakie kwestie nie mogą być materia rozporządzenia, a z uwagi na charakter opłat lotniczych, które są daninami publicznymi, mają do nich zastosowanie przepisy art. 84 w związku z art. 217 oraz art. 92 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej. Nie uważając by było konieczne przytaczanie fragmentów uzasadnienia do tego wyroku, proszę o jego dogłębną analizę i wyciągnięcie wniosków, które zaowocują wydaniem przepisów w pełni respektujących sposób rozumowania i argumentacji zaprezentowanej przez Trybunał.

Podsumowując, jeszcze raz należy wskazać, że projekt Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie opłaty lotniczej nie został przygotowany w sposób zgodny z Regulaminem Pracy Rady Ministrów oraz z Wytycznymi do oceny skutków regulacji (OSR), a jego niekompletne i nierzetelne uzasadnienie budzi duży niepokój środowiska lotniczego.

Co bardzo istotne, w chwili obecnej rzeczowe i merytoryczne odniesienie się do propozycji zapisów Rozporządzenia zostało uniemożliwione przez zupełny brak wskazania w uzasadnieniu sposobu kalkulacji konkretnych stawek opłaty lotniczej i założeń, które legły u podstaw takich kalkulacji. Stąd wniosek przedstawiony w petitum o wstrzymanie jakichkolwiek decyzji dotyczących wprowadzenia w życie Rozporządzenia do czasu przekazania przez pomysłodawców projektu parametrów wyliczeń, które legły u podstaw tej propozycji oraz umożliwienie mojemu Mocodawcy reprezentującemu środowisko lotnicze zabrania głosu w tej sprawie.

Małgorzata Gabriel
Adwokat

Kopie pisma do wiadomości według rozdzielnika:

1. Dyrektor Krzysztof Kapis
Departament Lotnictwa Ministerstwa Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa
2. Prezes Grzegorz Kruszyński
Urząd Lotnictwa Cywilnego
ul. M. Flisa 2, 02-247 Warszawa