



Znak sprawy: DL-1.054.43.2021

Szanowny Pan
Tomasz Grodzki
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na pytania zawarte w oświadczeniu złożonym przez senatora Kazimierza Kleinę podczas 30 posiedzenia Senatu RP w dniu 21 września 2021 r. uprzejmie informuje, jak poniżej.

Na wstępie należy zauważyć, iż procedura tworzenia i zatwierdzania planu skuteczności działania jest ustalana na poziomie europejskim i nie jest wynikiem decyzji Ministerstwa Infrastruktury.

Natomiast opłaty nawigacyjne stanowią główne źródło przychodu instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej (w tym PAŻP), zgodnie z przepisami prawa muszą równoważyć koszty tych instytucji.

Kwoty pozyskane z opłat nawigacyjnych nie mogą trafić do innego podmiotu, czy do budżetu państwa. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej finansują z nich swoją działalność prowadzoną na rzecz przewoźników lotniczych i zarządzających lotniskami.

Wzrost stawek opłat nawigacyjnych - zarówno trasowych, jak i terminalowych - w roku 2022 jest zjawiskiem powszechnym w państwach europejskich. Ich wzrost w Polsce nie przekracza wzrostów planowanych w innych państwach unijnych, a w przypadku opłat terminalowych jest on niższy niż obserwowany w innych państwach UE.

Stawka jednostkowa opłaty trasowej w Polsce nadal będzie kształtowała się poniżej poziomu średniego dla państw unijnych. Natomiast stawka opłaty terminalowej w Polsce w roku 2022 dla lotniska Chopina w Warszawie nadal będzie pozostawała znacząco poniżej średniej dla państw UE, a stawka opłaty terminalowej dla pozostałych 14 lotnisk regionalnych będzie nieco powyżej średniej unijnej.

1. Ile ma wynosić potencjalna podwyżka opłat?

Zgodnie z obecnym projektem Planu skuteczności działania, złożonym do oceny przez Komisję Europejską, zakłada się, że od 1 stycznia 2022 r. opłata terminalowa dla Portu Lotniczego im. F. Chopina (strefa I) wzrośnie o 181,50 zł (53 %), dla Portów Lotniczych Regionalnych (strefa II) wzrośnie o 556,64 zł (70 %).

W roku 2022 zakłada się wzrost opłaty trasowej – o 50,11 zł (wzrost o 26 %).

2. Czy rząd, wzorem wielu krajów europejskich, takich jak Niemcy, Czechy czy Hiszpania, rozważał dotację dla Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej z budżetu państwa?

Należy zauważyć, iż zarówno Polska Agencja Żeglugi Powietrznej jak i pozostałe instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego są elementem branży lotniczej i również one zostały dotknięte nadzwyczajnym kryzysem pandemii COVID-19.

W dobie kryzysu wywołanego pandemią, w ramach tarcz antykryzysowych funkcjonowało i wciąż funkcjonuje szereg instrumentów stanowiących znaczną pomoc państwa dla podmiotów dotkniętych skutkami Covid-19.

Ponadto, minister właściwy ds. transportu 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.

Jednocześnie nie przewiduje się partycypacji budżetu Państwa w pokryciu części kosztów służb żeglugi powietrznej.

Jednocześnie chciałbym zwrócić uwagę Pana senatora, iż wsparcie służb kontroli przestrzeni powietrznej w Hiszpanii odbywa się na koszt lotnisk, w tym lotnisk regionalnych. Natomiast w Niemczech pomimo dotacji planowany jest wzrost opłat terminalowych o ok. 150%, a więc znacznie wyższy niż w Polsce. Nie są to wzory, których naśladowanie byłoby planowane przez rząd.

3. Czy rząd dysponuje strategią mającą na celu podtrzymanie istniejącej siatki połączeń lotniczych?

Poziom opłat nawigacyjnych został określony w sposób obiektywny i transparentny, w oparciu o przepisy prawa. Proponowana podwyżka opłat nawigacyjnych może, ale nie musi wpłynąć na wysokość cen biletów lotniczych. Ustanowienie danego połączenia lotniczego oraz określenie cen za bilety lotnicze jest indywidualną decyzją każdego przewoźnika lotniczego, zależną od wielu czynników. Tym samym, rząd nie jest właściwy do opracowania strategii w zakresie *podtrzymania istniejącej siatki połączeń lotniczych*.

Niezależnie od powyższego informuję, że w Ministerstwie Infrastruktury trwają prace nad dokumentem pn. „Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)”, który będzie dokumentem definiującym główne założenia odnośnie do celów, kierunków i sposobów kreowania i realizacji rządowej polityki rozwoju lotnictwa cywilnego. Określone w nim cele strategiczne to wytworzenie dojrzałego, konkurencyjnego rynku usług lotniczych w Polsce, przyczyniającego się do stałego zrównoważonego wzrostu gospodarczego naszego kraju, realizowanego z poszanowaniem jakości życia obywateli i wymogów ochrony środowiska, a także osiągnięcie pozycji regionalnego (europejskiego) lidera w zakresie rozwoju lotnictwa cywilnego.

W projekcie Polityki lotniczej m.in. kładzie się duży nacisk na wzmocnienie obszarów innowacyjności oraz badań, rozwoju i wdrożeń w lotnictwie, stanowiących integralny komponent systemu transportowego, będącego kluczowym składnikiem wszystkich systemów gospodarczych. Istotne będzie wzmocnienie innowacyjności polskiego lotnictwa: badań, rozwoju i wdrożenia nowoczesnych technologii.

Na zakończenie należy zauważyć, że nie da się określić czy i w jakim stopniu wzrost stawek opłat nawigacyjnych zostanie przez przewoźników przerzucony na pasażerów. Z ostrożnych wyliczeń wynika, iż skala tych podwyżek może wynieść w zakresie 3-5 zł na pasażera w tzw. II strefie pobierania opłat (lotniska regionalne) w zależności od typu samolotu.

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Marcin Horała

Sekretarz Stanu