

**Informacja PAŻP  
w sprawie kampanii prasowej Ryanair dotyczącej  
OPŁAT NAWIGACYJNYCH**

W związku z wejściem w życie Rozporządzenia KE nr 1794/2006, PAŻP w 2007 roku przeprowadziła proces zmiany stawek jednostkowych opłat nawigacyjnych, które miały obowiązywać od 1 stycznia 2008 roku.

Jednym z kluczowych elementów tego procesu określonym zarówno przepisami Rozporządzenia nr 1794, jak również przepisami krajowymi jest konsultowanie proponowanych zmian z przedstawicielami organizacji skupiających użytkowników przestrzeni powietrznej.

Dlatego PAŻP zorganizowała w ubiegłym roku spotkanie na które zostali zaproszeni przedstawiciele wszystkich organizacji przewoźników: IATA, ELFAA, EBAA, ERAA, IACA.

Niestety, nie wszystkie organizacje skorzystały z zaproszenia. Mimo tego materiały informacyjne zawierające propozycje nowych stawek zostały zgodnie z zasadami przesłane do wszystkich.

W spotkaniu uczestniczyli również przedstawiciele Urzędu Lotnictwa Cywilnego, jako regulatora i urzędu sprawującego nadzór nad procesem ustalania stawek, a także przedstawiciel organizacji EUROCONTROL w ramach toczącego się procesu integracji technicznej z Centralnym Biurem Opłat Trasowych (CRCO).

W trakcie konsultacji PAŻP przedstawiła planowane na rok 2008 nowe stawki jednostkowe oraz wyjaśniła przyczyny ich zmiany z dotychczasowego poziomu. W wyniku uwzględnienia uwag kierowanych pod adresem PAŻP przez użytkowników, po przeprowadzeniu drugiej tury konsultacyjnej określone zostały wysokości stawek jednostkowych oraz liczba i układ stref pobierania opłat w zakresie nawigacji terminalowych.

Nowe ceny za nasze usługi zostały opublikowane w oficjalnym cenniku w AIP Polska, Ryanair przez siedem miesięcy świadczył swoje usługi na podstawie tegoż AIP, tym samym akceptując opublikowane stawki.

Dziś gdy zyski z ich działalności spadły w drugim kwartale bieżącego roku o 85% i przewoźnikowi w oczy zgląda możliwa strata za cały 2008 rok, tanie irlandzkie linie lotnicze tną koszty, rozpoczynając propagandowy manewr odwrócenia uwagi od swoich problemów poprzez medialny atak na podmioty łatwe do zaatakowania.

Najłatwiejszym, możliwym celem ataku jest agencja rządowa pobierająca opłaty nawigacyjne oraz zarządcy lotnisk.

„Wprowadzono znaczącą zniżkę dla ruchu tranzytowego w polskiej przestrzeni powietrznej, a gigantycznie, bo aż 960%, podniesiono opłaty za start i lądowanie na lotniskach. Ponadto, PAŻP już zapowiedziała kolejną podwyżkę o 40% planowaną na przyszły rok. Tym samym PAŻP, kosztem polskiej gospodarki, wspiera rozwój Rosji, Chin i krajów Dalekiego Wschodu.” „Ryanair wzywa polski rząd, aby wpłynął na zmianę decyzji podjętych przez PAŻP” ... „Decyzja PAŻP o dziesięciokrotnej podwyżce opłat obsługi ruchu lotniczego na polskich lotniskach, na pewno będzie miała znaczący wpływ na wyhamowanie wzrostu gospodarczego Polski. W tym momencie trudno nawet znaleźć słowa komentarza do kolejnej 40-procentowej podwyżki zapowiedzianej na przyszły rok”

źródło: Informacja prasowa Ryanair z 24 lipca 2008 r.

PAŻP nie zgada się z propagowanymi przez Ryanair tezami, jakoby:

- o zmiany w wysokości opłat wprowadzone od 1 stycznia 2008 r. były „dziesięciokrotnymi podwyżkami”;
- o ich wysokość jest najwyższa w Europie;
- o PAŻP ma plany kolejnych 40% podwyżek;
- o „skutek decyzji PAŻP to spadek konkurencyjności Polski w skutek spadku ruchu lotniczego co doprowadzi do utraty miejsc pracy”.

### **„Dziesięciokrotne podwyżki.”; 8,3% to nie jest 960%.**

Na rachunki płacone przez przewoźników a wystawiane przez PAŻP składają się dwie opłaty nawigacyjne. Jedna została obniżona - i jest to przedmiotem krytyki ze strony Ryanaira - a druga podwyższona (z uwagi na konieczność oparcia opłaty terminalowej o zasadę alokacji kosztów zapewniania tych usług przez PAŻP – co zostało opisane poniżej) i również się to naszym krytykom nie podoba.

Niżej przedstawiam kalkulację takiego rachunku przelot typowego dla tego przewoźnika samolot na zawieszonyj właśnie trasie Dublin – Warszawa.

opłata trasowa	2007	2008
liczba km	415	415
opłata za rejs	961,97	776,41
opłata terminalowa	2007	2008
opłata za rejs	372,10	668,52

Łączna opłata Ryanair za rejs Dublin - Warszawa  
według stawek z roku 2007 - **1 334,07 zł**  
według stawek z roku 2008 - **1 444,93 zł**  
zmiana **110,86 zł**  
zmiana **8,31%**

### **Gdzie jest więc dziesięciokrotna podwyżka?**

**Podwyższono stawkę jednostkową na kilku lotniskach.**

**Jedną ze stawek na podstawie której nalicza się należność.**

**Natomiast płacona nigdy, podkreślam Nigdy i Nigdzie nie urosła w tak znaczący sposób! 8,3% to nie jest 960%.**

### **„Najwyższe opłaty w Europie.”**

Opłaty za nawigację terminalową.

Obecnie ustanowione i zatwierdzone przez ULC są dwie odrębne strefy pobierania opłat w FIR Warszawa. W każdej ze stref zatwierdzona została inna stawka jednostkowa opłaty.

Opłata za nawigację terminalową jest naliczana w PLN i pobierana przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej.

Wysokość opłaty terminalowej w portach:

<b>I strefa pobierania opłat</b>
Warszawa/im. F. Chopina: 547, 97 PLN
<b>II strefa pobierania opłat</b>
Gdańsk/im. L. Wałęsy: 985, 34 PLN
Kraków/Balice: 985, 34 PLN
Bydgoszcz/Szwederowo: 985, 34 PLN
Katowice/Pyrzowice: 985, 34 PLN
Łódź/Lublinek: 985, 34 PLN
Poznań/Ławica: 985, 34 PLN
Rzeszów/Jasionka: 985, 34 PLN
Szczecin/Goleniów: 985, 34 PLN
Wrocław/Starachowice: 985, 34 PLN
Zielona Góra/Babimost: 985, 34 PLN.

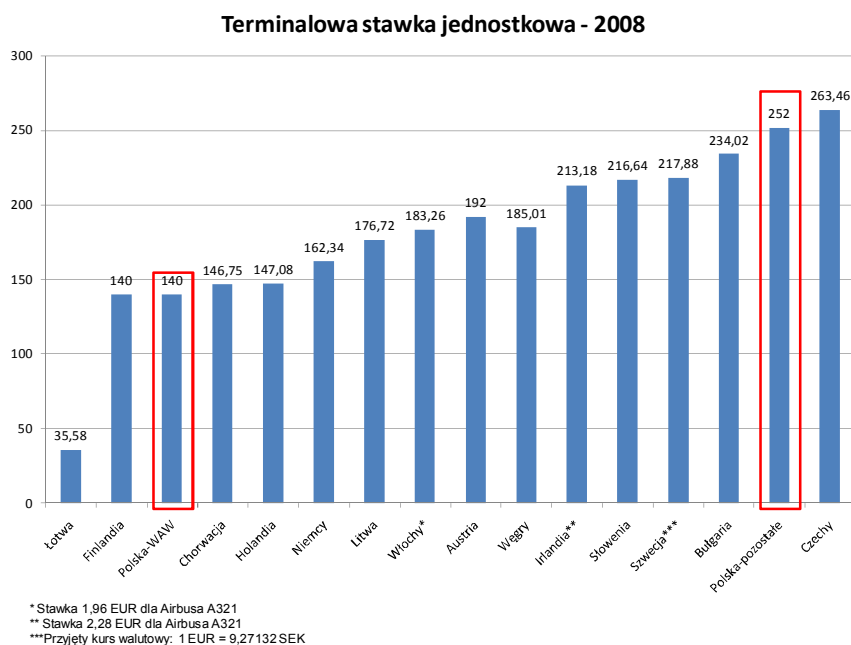
### **Porównanie jednostkowych stawek terminalowych w wybranych państwach w 2008 r.**

Polska jako jedno z trzech państw, obok Danii i Rumunii posiada więcej niż jedną strefę pobierania opłat terminalowych. Dla I strefy pobierania opłat (lotnisko Warszawa) stawka w 2008 roku wynosi 140 EUR (547,97 PLN), podczas gdy dla strefy II (pozostałe lotniska: Gdańsk, Kraków, Bydgoszcz, Katowice, Łódź, Poznań, Rzeszów, Szczecin, Wrocław, Zielona Góra) stawka wynosi 252 EUR (985,34 PLN). Jak widać na poniższym wykresie stawka dla Warszawy jest trzecią najniższą w kolejności stawką wśród porównywanych krajów. Zarówno stawka dla Warszawy, jak i pozostałych lotnisk jest wynikiem odpowiedniego lokowania kosztów zgodnie z wytycznymi Rozporządzenia 1794/2006<sup>1</sup>. Należy zwrócić uwagę na fakt, iż Polska, jako jedno z ośmiu państw<sup>2</sup>, nie zdecydowała się na odroczenie stosowania Artykułów 9, 11 i 15 w odniesieniu do opłat terminalowych do 1 stycznia 2010 roku. W związku z powyższym, stawki państw, które skorzystały z okresu przejściowego mogą być w chwili obecnej niższe niż wynikałoby to z zastosowania wytycznych Rozporządzenia 1794/2006. Sytuacja ta utrudnia pełną porównywalność stosowanych stawek opłat jednostkowych, niemniej jednak od rok 2010, zgodnie z przepisami ww. Rozporządzenia wszystkie kraje członkowskie UE będą musiały stosować analogicznych system kalkulowania stawek jednostkowych.

<sup>1</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1794/2006 z dnia 6 grudnia 2006 roku ustanawiające wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej

<sup>2</sup> Austria, Czechy, Niemcy, Łotwa, Litwa, Holandia, Polska, Słowenia

Wykres 1. Porównanie jednostkowych stawek terminalowych na rok 2008 w wybranych państwach.



Źródło: Materiały EUROCONTROL „Workshop on Terminal Charges” Bruksela, kwiecień 2008, dane z Biura Odprawy Załóg PAŻP

Zróznicowanie stawek pomiędzy poszczególnymi strefami pobierania opłat w Polsce wynika przede wszystkim z wielkości ruchu lotniczego obsługiwanego w konkretnych portach lotniczych. Regulacja prawne jasno określają sposób obliczania stawek jednostkowych, który opiera się na ilorazie wielkości kosztów zapewniania służb żeglugi powietrznej oraz liczby jednostek usługowych w danej lokalizacji/strefie pobierania opłat (service units). Koszty w każdej lokalizacji mogą się różnić, niemniej jednak należy podkreślić, iż w znacznej mierze je traktować jako koszt niezależny od wielkości ruchu lotniczego – PAŻP musi zapewnić służby żeglugi powietrznej niezależnie o liczby wykonywanych operacji poprzez zaangażowanie odpowiedniej infrastruktury oraz personelu operacyjnego.

Kosz jednostkowy określony dla poszczególnych stref pobierania opłat wynika z kosztów ponoszonych w związku z zapewnieniem służb żeglugi powietrznej oraz wielkości ruchu lotniczego. W chwili obecnej około 48% ruchu lotniczego (przeliczonego na jednostki usługowe – service units) generowane jest przez Port Lotniczy im. F. Chopina w Warszawie. Pozostały ruch lotniczy rozkłada się pomiędzy poszczególne porty lotnicze na terenie Polski.

### **„PAŻP planuje kolejne 40% podwyżki.”**

Podczas wiosennych konsultacji wstępnych kalkulacji kosztów opłat nawigacyjnych PAŻP przedstawiła propozycje obniżki terminalowej w drugiej strefie pobierania opłat oraz zmniejszenie opłaty trasowej z 153,35 zł w tym roku do 148 zł w 2009 roku.

**Nie złożono żadnej propozycji podwyżki opłat nawigacyjnych o 40 %!**

PAŻP nawiązała współpracę z portami regionalnymi w kwestii podjęcia starań w zapewnienie efektywności kosztowej opłat terminalowych. Pierwsze spotkanie odbyło się 11 czerwca br, w obecności przedstawicieli Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Na spotkaniu przedstawione zostały najważniejsze aspekty dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej na lotniskach oraz omówiono wstępne propozycje działań mających na celu zoptymalizowanie tej działalności, co w dalszej perspektywie powinno doprowadzić do stopniowego obniżania stawek jednostkowych. Jednocześnie podkreślono, że dla uzyskania efektów niezbędne jest również zaangażowanie ze strony zarządzających portami lotniczymi, zarówno w kwestiach operacyjnego funkcjonowania lotnisk, jak również w kwestii zwiększania ruchu lotniczego. Wzrost ruchu ma bowiem bardzo istotne znaczenie dla obniżania stawek jednostkowych opłat nawigacyjnych. W chwili obecnej odbywają się spotkania bilateralne z poszczególnymi portami lotniczymi, mające na celu omawianie propozycji szczegółowych rozwiązań.

PAŻP przewiduje w przyszłym roku wzrost pewnych grup kosztowych, co jest wynikiem konieczności zapewnienia świadczenia usług na najwyższym poziomie co staje się coraz bardziej skomplikowane ze względu na najwyższy w Europie wzrost ruchu lotniczego nad Polską. Konieczne jest przede wszystkim zwiększenie liczby kontrolerów ruchu lotniczego, ze względu na fakt stale rosnącego ruchu lotniczego nie tylko w przestrzeni powietrznej, ale również na lotniskach, które obsługują coraz więcej połączeń. Zwiększenie zatrudnienia w służbach operacyjnych jest niezbędne nie tylko z punktu widzenia utrzymania poziomu bezpieczeństwa, ale znajdzie również odzwierciedlenie w obniżaniu pewnych grup kosztów ze względu na organizację pracy tych służb. PAŻP wprowadza również pakiety socjalne dla swoich pracowników wzorem innych tego typu instytucji w całej Europie.

***”Skutek decyzji PAŻP to spadek konkurencyjności Polski w skutek spadku ruchu lotniczego co doprowadzi do utraty miejsc pracy.”***

PAŻP nie zaobserwowała w czasie obowiązywania obecnych zasad naliczania opłat nawigacyjnych, a od ich wprowadzenia mija już siódmy miesiąc, żadnych z powyższych zjawisk!

Przeciwnie obserwujemy zwiększony ruch lotniczy! W okresie styczeń – czerwiec 2008 ruch lotniczy ponownie wzrósł o prawie 20 % w stosunku do wielkości z oku 2007.

*Grzegorz Hlebowicz  
Rzecznik Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej*