



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VII kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-86-12

Druk nr 739
Warszawa, 18 września 2012 r.

Pani
Ewa Kopacz
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o zmianie ustawy - Prawo lotnicze z projektami aktów wykonawczych.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Z poważaniem

(-) Donald Tusk

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy – Prawo lotnicze

Art. 1. W ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933 i 951) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w odnośniku nr 1 do tytułu ustawy dodaje się pkt 12 w brzmieniu:
„12) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych (Dz. Urz. UE L 70 z 14.03.2009, str. 11).”;
- 2) w art. 1 w ust. 4:
 - a) po wyrazach „art. 60,” dodaje się wyrazy „art. 66 ust. 3,”
 - b) wyrazy „art. 74, art. 76” zastępuje się wyrazami „art. 74 – 76”;
- 3) w art. 23 w ust. 2 pkt 4 otrzymuje brzmienie:
„4) opłaty, o których mowa w art. 77h ust. 1 oraz art. 130;”;
- 4) w art. 75 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:
„Art. 75. 1. Zarządzający lotniskiem może pobierać opłaty za korzystanie z obiektów, urządzeń lub usług udostępnianych wyłącznie przez tego zarządzającego lotniskiem, związanych ze startem, lądowaniem, oświetleniem, parkowaniem statków powietrznych lub obsługą ładunków (towarów i poczty) lub pasażerów (opłaty lotniskowe), z zastrzeżeniem ust. 3. Opłaty lotniskowe są pobierane od podmiotu na rzecz którego udostępniane są te obiekty, urządzenia lub usługi, w szczególności od użytkownika statku powietrznego lub innego eksploatującego statek

powietrzny w momencie wykonywania operacji lotniczej. Opłaty lotniskowe obejmują również opłaty i dopłaty, o których mowa w ust. 4.

2. Opłaty lotniskowe nie obejmują usług, o których mowa w art. 176, a także korzystania z urządzeń i przestrzeni lotniska oraz scentralizowanej infrastruktury, o których mowa w art. 180 ust. 2 i 3.”;

5) art. 76 i art. 77 otrzymują brzmienie:

„Art. 76. 1. Nie pobiera się opłat lotniskowych na lotniskach użytku publicznego od podmiotu realizującego w interesie publicznym zadania związane z wykonaniem lotu:

- 1) w celu zapobiegania skutkom klęsk żywiołowych lub ich usunięcia oraz ratowania życia lub zdrowia ludzkiego, chyba że lot ten jest wykonywany w ramach prowadzonej działalności gospodarczej – potwierdzonego statusem lotu HOSP, SAR, HUM lub odpowiednią uwagą w planie lotu;
- 2) w przypadkach ochrony granic, zapewnienia bezpieczeństwa państwa lub porządku publicznego – potwierdzonego statusem lotu STATE, GARDA lub odpowiednią uwagą w planie lotu;
- 3) wyłącznie w celu przewozu, w oficjalnej misji, panującego monarchy i jego najbliższej rodziny, głowy państwa, przewodniczącego parlamentu lub jego izby, szefa rządu, ministra lub osoby zajmującej stanowisko równorzędne – potwierdzonego statusem lotu HEAD lub odpowiednią uwagą w planie lotu.

2. Podmiot, o którym mowa w ust. 1, przekazuje zarządzającemu lotniskiem użytku publicznego, nie później niż w ciągu 24 godzin od zaistnienia zdarzenia będącego podstawą do pobierania opłat lotniskowych, w sposób określony przez zarządzającego lotniskiem w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 121 ust. 3, kopię planu lotu potwierdzającego prawo do skorzystania ze zwolnienia.
3. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego zawiera w taryfie opłat lotniskowych informację odnośnie do lotów zwolnionych z opłat lotniskowych na podstawie ust. 1.
4. W przypadku lotów wojskowych statków powietrznych oraz wojskowych statków powietrznych państw obcych wykonywanych na lotniskach, o których mowa w art. 60 ust. 3, opłaty lotniskowe określa się w umowie operacyjnej zawartej przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego oraz jednostkę organizacyjną wskazaną przez Ministra Obrony Narodowej, z uwzględnieniem udziału obu stron umowy w założeniu lotniska użytku publicznego oraz w ponoszeniu kosztów utrzymywania i eksploatacji tego lotniska.

Art. 77. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego, przed wprowadzeniem lub zmianą opłat lotniskowych, opracowuje projekt taryfy opłat lotniskowych, z wyszczególnieniem wysokości opłat standardowych, dodatkowych i zniżek od tych opłat wraz z zasadami ich naliczania i udzielania oraz przeprowadza konsultacje projektu taryfy opłat lotniskowych z przewoźnikami lotniczymi stale korzystającymi

z danego lotniska albo podmiotami ich reprezentującymi, w szczególności działającym na danym lotnisku komitetem przewoźników lotniczych lub stowarzyszeniami przewoźników lotniczych. Zarządzający lotniskiem może przeprowadzić konsultacje także z innymi podmiotami korzystającymi z obiektów, urządzeń lub usług, o których mowa w art. 75 ust. 1. Konsultacje dotyczą wysokości, struktury, zasad naliczania opłat lotniskowych oraz udzielania zniżek od tych opłat.

2. Przewoźnikiem lotniczym stale korzystającym z lotniska, o którym mowa w ust. 1, jest przewoźnik lotniczy, który spełnia jeden z następujących warunków:
 - 1) w sezonie rozkładowym, w którym prowadzone są konsultacje, wykonuje regularny przewóz lotniczy do lub z danego lotniska, lub wykonywał taki przewóz w sezonie rozkładowym poprzedzającym sezon, w którym prowadzone są konsultacje;
 - 2) w sezonie rozkładowym poprzedzającym sezon, w którym prowadzone są konsultacje lub w sezonie rozkładowym, w którym prowadzone są konsultacje, wykonał 10 lub więcej lotów nieregularnych i nadal wykonuje przewóz lotniczy z tego lotniska w momencie prowadzenia konsultacji.
3. Celem konsultacji, o których mowa w ust. 1, jest przekazanie informacji dotyczących proponowanych opłat lotniskowych i uzyskanie opinii podmiotów, o których mowa w ust. 1, oraz osiągnięcie przez

strony porozumienia w sprawie taryfy opłat lotniskowych w możliwie najszerszym zakresie.

4. Podmioty, o których mowa w ust. 1, przedstawiają opinie wraz z uzasadnieniem, w szczególności dotyczącym wpływu proponowanych zmian na ich sytuację ekonomiczno-operacyjną. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego, przed podjęciem decyzji w sprawie taryfy opłat lotniskowych, rozpatruje przedstawione z uzasadnieniem opinie, a w przypadku ich nieuwzględnienia sporządza uzasadnienie, które przekazuje niezwłocznie podmiotom, o których mowa w ust. 1.
 5. Prezes Urzędu może zażądać od zarządzającego lotniskiem użytku publicznego przedstawienia dokumentacji potwierdzającej właściwe przeprowadzenie konsultacji, o których mowa w ust. 1, w tym opinii podmiotów, o których mowa w ust. 1, oraz uzasadnienia ich nieuwzględnienia.
 6. Informacje przekazywane podczas konsultacji, o których mowa w ust. 1 i art. 77c ust. 1 i 3, stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503, z późn. zm.¹⁾);”;
- 6) po art. 77 dodaje się art. 77a – 77k w brzmieniu:
- „Art. 77a. 1. Na wniosek zarządzającego lotniskiem użytku publicznego minister właściwy do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu, może w drodze decyzji administracyjnej:
- 1) ustanowić sieć portów lotniczych stanowiącą grupę lotnisk użytku publicznego zarządzanych przez tego samego zarządzającego, w ramach

której wprowadza się wspólny system opłat lotniskowych, albo

- 2) wyrazić zgodę na zastosowanie przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego wspólnego systemu opłat lotniskowych na lotniskach użytku publicznego obsługujących to samo miasto lub konurbację
 - mając na uwadze realizację zasad niedyskryminacji oraz uwzględniając istniejące programy, strategie i decyzje w zakresie polityki transportowej dotyczącej lotnictwa cywilnego.
2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, do wniosku o zgodę na zastosowanie wspólnego systemu opłat lotniskowych zarządzający lotniskiem dołącza zgody pozostałych zarządzających lotniskami użytku publicznego planowanymi do objęcia tym systemem.
3. Przed złożeniem wniosku, o którym mowa w ust. 1, zarządzający więcej niż jednym lotniskiem użytku publicznego albo jednym z lotnisk użytku publicznego obsługującym to samo miasto lub konurbację przeprowadza konsultacje z przewoźnikami lotniczymi stale korzystającymi z tych lotnisk, planowanych do objęcia siecią portów lotniczych albo wspólnym systemem opłat lotniskowych lub podmiotami ich reprezentującymi, w szczególności działającymi na tych lotniskach komitetami przewoźników lotniczych lub stowarzyszeniami przewoźników lotniczych, dotyczące propozycji ustanowienia odpowiednio sieci portów lotniczych albo wspólnego systemu opłat lotniskowych.

4. Przez przewoźnika lotniczego stale korzystającego z lotniska, o którym mowa w ust. 3, rozumie się przewoźnika lotniczego, o którym mowa w art. 77 ust. 2.
5. W przypadku gdy co najmniej jedno z lotnisk planowanych do objęcia wspólnym systemem opłat lotniskowych dla lotnisk obsługujących to samo miasto lub konurbację:
 - 1) obsługuje w ciągu roku więcej niż 5 000 000 pasażerów, albo
 - 2) obsłużyło największą liczbę pasażerów spośród lotnisk użytku publicznego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w roku kalendarzowym poprzedzającym złożenie wniosku o wyrażenie zgody na zastosowanie przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego wspólnego systemu opłat lotniskowych, jeżeli żadne lotnisko w Rzeczypospolitej Polskiej nie spełnia kryterium określonego w pkt 1

– minister właściwy do spraw transportu, nie później niż na miesiąc przed dniem wyrażenia zgody na zastosowanie wspólnego systemu opłat lotniskowych, przesyła do Komisji Europejskiej informację o planowanym wyrażeniu tej zgody.
6. W przypadku, o którym mowa w ust. 5, zarządzający lotniskiem przeprowadza w stosunku do każdego z lotnisk planowanych do objęcia wspólnym systemem opłat konsultacje zgodnie z art. 77c.
7. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, warunki i tryb

ustanawiania sieci portów lotniczych i wspólnego systemu opłat lotniskowych, o których mowa w ust. 1, mając na uwadze zapewnienie przejrzystości systemu opłat lotniskowych.

Art. 77b. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego obsługującym w ciągu roku nie więcej niż 5 000 000 pasażerów przekazuje Prezesowi Urzędu, do wiadomości, nie później niż na 40 dni przed planowanym terminem wejścia w życie taryfy opłat lotniskowych, ustaloną przez niego, po przeprowadzeniu konsultacji, o których mowa w art. 77, taryfę opłat lotniskowych.

2. Prezes Urzędu, w terminie 14 dni od dnia otrzymania taryfy opłat lotniskowych, o której mowa w ust. 1, w drodze decyzji administracyjnej, nakazuje zmianę taryfy opłat lotniskowych w przypadku, gdy jest ona niezgodna z zasadami dotyczącymi ustalania opłat lotniskowych ustalonymi w Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2, prawie lotniczym lub w przepisach międzynarodowych, w tym gdy zarządzający lotniskiem nie dopełnił obowiązku przeprowadzenia konsultacji zgodnie z art. 77. W decyzji Prezes Urzędu określa, czy zarządzający lotniskiem użytku publicznego jest obowiązany do ponownego przeprowadzenia konsultacji, o których mowa w art. 77 ust. 1, biorąc pod uwagę zakres nakazanej zmiany oraz jej wpływ na przewoźników lotniczych.

3. Prezes Urzędu może, w celu weryfikacji zgodności taryfy opłat lotniskowych z zasadami, o których mowa w ust. 2, zażądać od zarządzającego lotniskiem przedstawienia informacji

potwierdzających zgodność taryfy opłat lotniskowych z tymi zasadami. W takim przypadku termin 14 dni, o którym mowa w ust. 2, biegnie od dnia otrzymania żądanych informacji. W okresie tym przekazana do wiadomości Prezesa Urzędu taryfa opłat lotniskowych nie wchodzi w życie.

4. Z zastrzeżeniem ust. 3, taryfa opłat lotniskowych, o której mowa w ust. 1, wchodzi w życie, jeżeli Prezes Urzędu nie nakazał jej zmiany w terminie, o którym mowa w ust. 2.
5. Przewoźnik lotniczy stale korzystający z danego lotniska, o którym mowa w art. 77 ust. 2, lub podmiot reprezentujący takich przewoźników, w szczególności działający na danym lotnisku komitet przewoźników lotniczych lub stowarzyszenie przewoźników lotniczych, może w przypadku uznania, iż ustalona przez zarządzającego lotniskiem, o którym mowa w ust. 1, taryfa opłat lotniskowych narusza zasady ustalania opłat lotniskowych określone w Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2, prawie lotniczym lub przepisach międzynarodowych, zwrócić się do Prezesa Urzędu z wnioskiem o nakazanie zmiany taryfy opłat lotniskowych na tym lotnisku.
6. Wraz z wnioskiem, o którym mowa w ust. 5, przedstawia się uzasadnienie obejmujące:
 - 1) wskazanie postanowień taryfy opłat lotniskowych naruszających zasady, o których mowa w ust. 5;
 - 2) wskazanie przepisów Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2, prawa lotniczego lub

prawa międzynarodowego, które zostały naruszone;

- 3) argumenty potwierdzające naruszenia, o których mowa w pkt 1.
7. Po rozpatrzeniu wniosku, o którym mowa w ust. 5, w przypadku stwierdzenia, że taryfa opłat lotniskowych narusza zasady ustalania tych opłat określone w Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2, prawie lotniczym lub przepisach międzynarodowych Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, nakazuje jej zmianę, określając termin dokonania zmiany. Dotychczasowe opłaty lotniskowe mogą być pobierane do czasu wejścia w życie zmienionych opłat albo do czasu upływu terminu określonego w decyzji Prezesa Urzędu, w zależności od tego, który z tych terminów jest wcześniejszy.
8. Przepisy ust. 1 – 7 stosuje się odpowiednio do zmiany poszczególnych postanowień taryfy opłat lotniskowych.
9. W przypadku nowo zakładanych lotnisk użytku publicznego przepisy ust. 1 – 7 stosuje się, przy czym konsultacje, o których mowa w ust. 1, prowadzone są z przewoźnikami lotniczymi, którzy planują wykonywanie operacji do lub z danego lotniska użytku publicznego w sezonie rozkładowym, w którym planowane jest wejście w życie taryfy opłat lotniskowych lub w pierwszym sezonie rozkładowym następującym po sezonie, w którym planowane jest wejście w życie opłat, i poinformowali o takich planach zarządzającego lotniskiem, lub z przedstawicielami tych przewoźników.

10. Przepisów ust. 1 – 9 nie stosuje się do zarządzającego lotniskiem użytku publicznego obsługującym w ciągu roku nie więcej niż 5 000 000 pasażerów, które jest lotniskiem użytku publicznego obsługującym największą liczbę pasażerów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Art. 77c. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego obsługującym w ciągu roku więcej niż 5 000 000 pasażerów albo – jeżeli żadne lotnisko użytku publicznego w Rzeczypospolitej Polskiej nie spełnia tego kryterium – lotniskiem użytku publicznego, które w roku kalendarzowym poprzedzającym rozpoczęcie konsultacji obsłużyło największą liczbę pasażerów spośród lotnisk na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, oprócz realizacji obowiązku prowadzenia konsultacji, o których mowa w art. 77 ust. 1, jest obowiązany do corocznego prowadzenia konsultacji z podmiotami, o których mowa w art. 77 ust. 1, dotyczących funkcjonowania systemu opłat lotniskowych, wysokości tych opłat oraz jakości usług świadczonych w zamian za opłaty lotniskowe. W ramach prowadzonych konsultacji zarządzający lotniskiem przekazuje podmiotom, o których mowa w art. 77 ust. 1, informacje dotyczące, w szczególności metody ustalania opłat oraz związanych z opłatami kosztów i przychodów, w tym pochodzących ze środków publicznych, jak również usług i elementów infrastruktury udostępnianych w zamian za pobierane opłaty, w tym stopnia wykorzystania tej infrastruktury oraz prognoz dotyczących ruchu

lotniczego i opłat, a także planów rozwoju infrastruktury i ich wpływu na przepustowość portu lotniczego.

2. Przepisu ust. 1 zdanie pierwsze nie stosuje się, jeżeli w trakcie ostatnich przeprowadzonych konsultacji, o których mowa w ust. 1 albo w art. 77 ust. 1, zawarte zostało porozumienie między zarządzającym lotniskiem a podmiotami, o których mowa w art. 77 ust. 1, w którym został określony inny termin prowadzenia konsultacji. W takim przypadku konsultacje prowadzone są w terminie określonym w tym porozumieniu.
3. Prezes Urzędu może z urzędu albo na uzasadniony wniosek przewoźnika lotniczego, o którym mowa w art. 77 ust. 2, lub podmiotu reprezentującego takich przewoźników, nakazać zarządzającemu tym lotniskiem przeprowadzenie dodatkowych konsultacji, wskazując jednocześnie na uzasadnienie dla takiego żądania. Zakres konsultacji jest tożsamy z zakresem określonym w ust. 1.
4. Na wniosek zarządzającego lotniskiem, o którym mowa w ust. 1, przed przeprowadzeniem konsultacji, o których mowa w ust. 1, ust. 3 lub w art. 77 ust. 1, przewoźnicy lotniczy są obowiązani przedstawić zarządzającemu lotniskiem informacje dotyczące w szczególności prognoz ruchu, rodzaju i liczby eksploatowanych statków powietrznych oraz ich działalności na tym lotnisku.
5. Przewoźnik lotniczy, który mimo wniosku zarządzającego lotniskiem użytku publicznego nie przedstawił informacji, o których mowa w ust. 4,

traci prawo do udziału w najbliższych konsultacjach, o których mowa w ust. 1, ust. 3 lub w art. 77 ust. 1.

- Art. 77d. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego, o którym mowa w art. 77c ust. 1, po przeprowadzeniu konsultacji, o których mowa w art. 77 ust. 1, przedstawia do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu, z co najmniej kwartalnym wyprzedzeniem przed planowanym dniem wejścia w życie, taryfę opłat lotniskowych wraz z jej uzasadnieniem.
2. W przypadkach uzasadnionych wyjątkowymi, niemożliwymi do przewidzenia wcześniej okolicznościami, na wniosek zarządzającego lotniskiem użytku publicznego zawierający uzasadnienie opisujące te okoliczności, Prezes Urzędu może wyrazić zgodę na skrócenie terminu, o którym mowa w ust. 1. Termin przedstawienia taryfy opłat lotniskowych do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu nie może być jednak krótszy niż 2 miesiące przed planowanym dniem wejścia tej taryfy w życie.
 3. Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio do zmiany poszczególnych postanowień taryfy opłat lotniskowych.
 4. Przepisu ust. 3 nie stosuje się do usunięcia oczywistej omyłki pisarskiej w taryfie opłat lotniskowych oraz do zmian wynikających bezpośrednio ze zmiany przepisów prawa w zakresie innym niż przepisy ustawy dotyczące opłat lotniskowych, pod warunkiem że zmiany te nie mają wpływu na wysokość opłat lotniskowych lub zniżek. W takiej sytuacji zarządzający

lotniskiem dokonuje samodzielnie zmiany postanowień taryfy i przekazuje zmienioną taryfę do wiadomości Prezesa Urzędu. Zmiana wchodzi w życie, pod warunkiem że w terminie 7 dni od dnia jej otrzymania Prezes Urzędu nie wyrazi sprzeciwu.

5. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, odmawia zatwierdzenia taryfy opłat lotniskowych albo jej części lub nakazuje jej zmianę w przypadku, gdy jest ona niezgodna z zasadami dotyczącymi ustalania opłat lotniskowych ustalonymi w Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2, prawie lotniczym, przepisach prawa Unii Europejskiej lub w przepisach międzynarodowych, w tym gdy zarządzający lotniskiem nie dopełnił obowiązku przeprowadzenia konsultacji zgodnie z art. 77 lub art. 77c. W decyzji Prezes Urzędu określa, czy zarządzający lotniskiem użytku publicznego jest obowiązany do ponownego przeprowadzenia konsultacji, o których mowa w art. 77 ust. 1, biorąc pod uwagę zakres nakazanej zmiany oraz jej wpływ na przewoźników lotniczych.
6. Prezes Urzędu może, w drodze decyzji administracyjnej, odmówić zatwierdzenia taryfy opłat lotniskowych albo jej części lub nakazać jej zmianę w przypadku, gdy w sposób istotny i nieuzasadniony odbiega ona od informacji przedstawionych w zatwierdzonym planie generalnym, o którym mowa w art. 55 ust. 5, lub gdy zarządzający lotniskiem użytku publicznego nie dopełnił obowiązku, o którym mowa w art. 77e ust. 1.

Art. 77e. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego, o którym mowa w art. 77c ust. 1, jest obowiązany do rozpoczęcia negocjacji z przewoźnikami lotniczymi, o których mowa w art. 77 ust. 2, lub z podmiotami ich reprezentującymi, celem zawarcia porozumienia w sprawie jakości świadczonych przez niego usług. Negocjacje w sprawie jakości usług mogą być prowadzone w ramach konsultacji, o których mowa w art. 77 ust. 1 lub w art. 77c.

2. W porozumieniu określa się co najmniej poziom usług świadczonych przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego, uwzględniając system lub wysokość opłat lotniskowych oraz poziom usług, do którego uprawnieni są przewoźnicy lotniczy w zamian za opłaty lotniskowe.

3. Zawarte porozumienie zarządzający lotniskiem użytku publicznego przekazuje do wiadomości Prezesowi Urzędu wraz z taryfą opłat lotniskowych w przypadku przekazania jej do zatwierdzenia, lub niezwłocznie po jego zawarciu, gdy zostało ono zawarte w innym terminie niż okres prowadzenia konsultacji projektu taryfy opłat lotniskowych.

Art. 77f. 1. Przed podjęciem decyzji o inwestycji o dużej skali, zarządzający lotniskiem użytku publicznego, o którym mowa w art. 77c ust. 1, jest obowiązany do przeprowadzenia konsultacji z podmiotami, o których mowa w art. 77 ust. 1, dotyczących planowanych inwestycji. Konsultacje te mogą odbywać się w ramach konsultacji opłat lotniskowych, o których mowa w art. 77 ust. 1 lub

art. 77c, albo w ramach negocjacji w sprawie jakości świadczonych usług, o których mowa w art. 77e ust. 1.

2. Za inwestycję o dużej skali, o której mowa w ust. 1, uznaje się każdą inwestycję polegającą na rozbudowie lub przebudowie istniejącej lub budowie nowej infrastruktury, wpływającą w sposób znaczący na przepustowość poszczególnych elementów infrastruktury lotniska, w szczególności pasa startowego i terminalu pasażerskiego.
3. Prezes Urzędu może zażądać od zarządzającego lotniskiem, o którym mowa w ust. 1, przedstawienia informacji o przebiegu i wynikach konsultacji, o których mowa w ust. 1.

Art. 77g. 1. Liczbę obsłużonych pasażerów, o której mowa w art. 77a ust. 5, art. 77b ust. 1 i 10 oraz art. 77c ust. 1, ustala się na podstawie danych Eurostat dla ostatniego roku kalendarzowego poprzedzającego wyrażenie zgody, o której mowa w art. 77a ust. 1, lub rozpoczęcie konsultacji, o których mowa w art. 77 ust. 1, art. 77c lub art. 77f, dla którego dane te są dostępne.

2. Prezes Urzędu publikuje corocznie w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego i na stronie internetowej Urzędu wykaz lotnisk, o których mowa w art. 77c ust. 1.

Art. 77h. 1. Taryfa opłat lotniskowych dla lotniska użytku publicznego lub zmiana jej postanowień zatwierdzona przez Prezesa Urzędu oraz taryfa opłat lotniskowych lub zmiana jej postanowień przekazana do wiadomości Prezesowi Urzędu, w odniesieniu do której Prezes Urzędu nie nakazał

zmiany, podlegają ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

2. Taryfa opłat lotniskowych jest zamieszczana w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych w Zbiorze Informacji Lotniczych Polska (AIP Polska).
3. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego podaje do publicznej wiadomości aktualną taryfę opłat lotniskowych, w szczególności przez jej zamieszczenie na swojej stronie internetowej, o ile taką posiada.

Art. 77i. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego może zróżnicować wysokość opłat lotniskowych ze względu na:

- 1) jakość, zakres lub koszty dotyczące korzystania z obiektów, urządzeń lub poszczególnych usług świadczonych przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego na lotnisku, w tym w terminalach lub ich częściach, w celu zapewnienia podmiotom, o których mowa w art. 75 ust. 1, usług dostosowanych do ich indywidualnych potrzeb lub udostępnienia tym podmiotom przeznaczonego do danego celu terminalu lub jego części, lub
 - 2) jakiegokolwiek inne obiektywne i przejrzyste przesłanki
 - pod warunkiem zachowania zasad niedyskryminacji i równego traktowania.
2. Dostęp do obiektów, urządzeń lub poszczególnych usług dostosowanych do indywidualnych potrzeb, o których mowa w ust. 1, jest otwarty dla

wszystkich podmiotów, o których mowa w art. 75 ust. 1, z zastrzeżeniem ust. 3.

3. W przypadku gdy o dostęp do obiektów, urządzeń lub poszczególnych usług dostosowanych do indywidualnych potrzeb, o których mowa w ust. 1, ubiega się większa liczba podmiotów niż może uzyskać ten dostęp ze względu na ograniczenia przepustowości lotniska, zarządzający lotniskiem użytku publicznego zapewnia do nich dostęp na podstawie podanych do publicznej wiadomości w sposób zwyczajowo przyjęty kryteriów określonych przez tego zarządzającego.
4. Kryteria, o których mowa w ust. 3, powinny być adekwatne, obiektywne, przejrzyste i niedyskryminacyjne.
5. W przypadku uznania, iż określone przez zarządzającego lotniskiem kryteria, o których mowa w ust. 3, nie spełniają wymagań określonych w ust. 4, podmiot, o którym mowa w art. 75 ust. 1, lub podmiot reprezentujący takie podmioty, może zwrócić się do Prezesa Urzędu z wnioskiem o zbadanie ich zgodności w tym zakresie i nakazanie ich zmiany.
6. Prezes Urzędu, z urzędu lub na wniosek podmiotów, o których mowa w ust. 5, w drodze decyzji administracyjnej, nakazuje zarządzającemu lotniskiem zmianę kryteriów, o których mowa w ust. 3, w przypadku uznania, iż nie spełniają one wymagań określonych w ust. 4.

Art. 77j. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowe warunki, sposób i tryb prowadzenia konsultacji, o których mowa w art. 77 ust. 1 i art. 77c, w tym zakres przedstawianych informacji,
 - 2) szczegółowe wymagania dotyczące ustalania taryfy opłat lotniskowych,
 - 3) tryb zatwierdzania taryfy opłat lotniskowych i tryb jej publikacji
- kierując się zasadami niedyskryminacji, przejrzystości, powiązania opłat z kosztami udostępniania obiektów i urządzeń oraz usług, a także mając na uwadze konieczność zapewnienia efektywnego nadzoru nad opłatami lotniskowymi.

Art. 77k. 1. Prezes Urzędu sporządza roczne sprawozdanie z realizacji zadań z zakresu nadzoru nad opłatami lotniskowymi.

2. Sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1, jest publikowane na stronie internetowej Urzędu.”;

7) po art. 78 dodaje się art. 78a w brzmieniu:

„Art. 78a. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego może odmówić podmiotowi, o którym mowa w art. 75 ust. 1, korzystania z obiektów, urządzeń lub świadczenia usług, jeżeli podmiot ten dopuścił się zwłoki, w rozumieniu przepisów Kodeksu cywilnego, w regulowaniu opłat lotniskowych należnych temu zarządzającemu, pod warunkiem że nie spowoduje to zagrożenia bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych, pasażerów lub ładunków.

2. Przed zastosowaniem odmowy, o której mowa w ust. 1, zarządzający lotniskiem użytku publicznego jest obowiązany do wyznaczenia

podmiotowi, który dopuścił się zwłoki, dodatkowego terminu do wykonania zobowiązania, nie krótszego niż 5 dni roboczych oraz wskazania, iż w razie bezskutecznego upływu wyznaczonego terminu zarządzający lotniskiem może zastosować tę odmowę.

3. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego niezwłocznie informuje podmiot, który pomimo upływu wyznaczonego terminu nie uregulował zaległych opłat lotniskowych, o podjęciu decyzji w sprawie odmowy, o której mowa w ust. 1.
 4. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego niezwłocznie informuje Prezesa Urzędu o podjęciu decyzji w sprawie odmowy, o której mowa w ust. 1. Prezes Urzędu nie ponosi odpowiedzialności za skutki spowodowane odmową, o której mowa w ust. 1.
 5. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego przyznaje podmiotowi, o którym mowa w ust. 1, prawo do korzystania z obiektów i urządzeń oraz usług objętych odmową niezwłocznie po uregulowaniu przez ten podmiot zaległych opłat lotniskowych stanowiących podstawę do odmowy.
 6. Odmowa, o której mowa w ust. 1, nie może spowodować podjęcia działań określonych w art. 156.”;
- 8) w art. 202a ust. 2 otrzymuje brzmienie:
- „2. Obowiązku, o którym mowa w ust. 1, nie stosuje się do lotów pasażerskich między Rzeczpospolitą Polską a innym państwem członkowskim Unii Europejskiej oraz między Rzeczpospolitą Polską a państwem trzecim traktowanym na równi z państwami Unii Europejskiej na podstawie umowy

w sprawie włączenia tego państwa we wdrożenie, stosowanie i rozwój dorobku z Schengen.”.

Art. 2. 1. Do spraw wszczętych a niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy w zakresie postępowań w sprawach projektów taryf opłat lotniskowych przedstawionych do zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. Opłaty lotniskowe na lotniskach użytku publicznego zatwierdzone przed dniem wejścia w życie ustawy pobiera się na zasadach dotychczasowych do dnia wejścia w życie nowej taryfy opłat lotniskowych zatwierdzonej przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego albo przekazanej do wiadomości Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zgodnie z przepisami ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 3. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 77 ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 77j ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej jednak niż przez okres 18 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 4. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 2 lit. b i pkt 5 w zakresie art. 76, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2013 r.

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 96, poz. 959, Nr 162, poz. 1693 i Nr 172, poz. 1804, z 2005 r. Nr 10, poz. 68, z 2007 r. Nr 171, poz. 1206 oraz z 2009 r. Nr 201, poz. 1540.

UZASADNIENIE

Przygotowanie nowelizacji ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933 i 951) w przedstawnym zakresie jest konieczne dla wdrożenia do krajowego porządku prawnego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych (Dz. Urz. UE L 70 z 14.03.2009, str. 11), zwanej dalej „dyrektywą 2009/12/WE”. Proponowane przepisy mają na celu dostosowanie istniejącej regulacji w zakresie ustalania i nadzoru nad opłatami lotniskowymi do mechanizmów i zasad zapisanych w przedmiotowej dyrektywie. Ponadto celem przedmiotowej nowelizacji jest dokonanie zmiany tych przepisów ustawy – Prawo lotnicze dotyczących opłat lotniskowych, co do których w praktyce ich stosowania w minionych latach zaobserwowano problemy lub które stanowią zbędne, nieprzynoszące wartości dodanej, procedury administracyjne dla podmiotów rynku transportu lotniczego.

Dyrektywa 2009/12/WE nakłada na państwa członkowskie UE obowiązek ustalenia zharmonizowanego systemu konsultacji, ustalania i nadzoru nad opłatami lotniskowymi na lotniskach obsługujących powyżej 5 mln pasażerów rocznie, a w przypadku braku tak dużego lotniska, największego lotniska w danym państwie UE. Obecnie obowiązująca ustawa – Prawo lotnicze na mocy art. 75 – 78 traktujących o opłatach lotniskowych, nie przewiduje rozróżnienia regulacji tych opłat ze względu na wielkość ruchu pasażerskiego na lotnisku i stanowi o jednolitym systemie ustalania i nadzoru nad opłatami lotniskowymi wobec wszystkich lotnisk użytku publicznego.

Praktyka stosowania przepisów ustawy – Prawo lotnicze wskazuje na potrzebę korekty przepisów ustawy dotyczących opłat lotniskowych, ze względu na występujące wysokie zróżnicowanie rynku lotnisk w Polsce przy jednoczesnym obowiązku zachowania jedynie minimalnej, niezbędnej regulacji, zgodnie z zasadą racjonalnego prawodawcy. Mając na uwadze różnice pomiędzy lotniskami, uzasadnione jest wprowadzenie w Polsce dwustopniowej regulacji w oparciu o wielkość obsługiwanego ruchu pasażerskiego, a tym samym pozycję lotniska na rynku lotniczym.

Analiza rynku usług lotniskowych w Polsce wskazuje na istniejącą segmentację rynku lotnisk na:

1. lotniska obsługujące rocznie do 5 mln pasażerów, a wśród nich tradycyjnie wyróżniane:
 - lotniska najmniejsze, które posiadają słabą pozycję na rynku, uzyskują ujemny wynik finansowy, mają ograniczone zasoby kadrowe,
 - lotniska średniej wielkości, które uzyskują dodatni wynik finansowy, ale nie posiadają silnej pozycji na rynku,
2. lotnisko obsługujące rocznie powyżej 5 mln pasażerów, tj. lotnisko duże, o szczególnej pozycji rynkowej ze względu na udział w rynku oraz centralne położenie (lotnisko objęte zakresem dyrektywy 2009/12/WE).

Powyższa generalna klasyfikacja wkomponowuje się w główne założenia dyrektywy 2009/12/WE, zakładające stosowanie postanowień dyrektywy dla portów lotniczych posiadających znaczną pozycję na rynku, wynikającą z udziału w rynku oraz wielkości ruchu obsługiwanego przez dany port. Jednocześnie trzeba zauważyć, iż propozycja ta jest rozwiązaniem trwałym, które biorąc pod uwagę charakterystykę polskiego rynku lotniczego oraz prognozy ruchu lotniczego, zapewni elastyczność oraz konkurencyjność prowadzenia działalności gospodarczej przez zarządzających.

Zaproponowane zmiany zostały opracowane z uwzględnieniem przepisów ustawy z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 170, poz. 1015) oraz obowiązków nakładanych na Polskę jako państwo członkowskie UE przez dyrektywę 2009/12/WE.

W związku z powyższym proponuje się:

- 1) co do zasady wprowadzenie wymogów wynikających wprost z przepisów dyrektywy 2009/12/WE dla lotnisk użytku publicznego obsługujących rocznie powyżej 5 mln pasażerów albo – jeśli żadne lotnisko użytku publicznego w Rzeczypospolitej Polskiej nie spełnia tego kryterium – lotniska, które obsłużyło największą liczbę pasażerów spośród lotnisk na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (objętych zakresem przedmiotowej dyrektywy), przy jednoczesnym utrzymaniu mechanizmu zatwierdzania projektu taryfy opłat lotniskowych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem Urzędu”, zgodnie z rozwiązaniami dotychczas funkcjonującymi w Polsce,

- 2) wprowadzenie zmian do obecnej regulacji dla lotnisk użytku publicznego obsługujących rocznie do 5 mln pasażerów, poprzez ustanowienie uproszczonej regulacji wraz ze zniesieniem obowiązku przedkładania do zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu projektu opłat lotniskowych dla tych lotnisk.

Celem proponowanych zmian jest efektywna i zgodna z przepisami dyrektywy 2009/12/WE regulacja nakierowana na równą konkurencję między lotniskami oraz między ich użytkownikami, która zapewni trwały rozwój rynku lotniczego w Polsce, o zakresie i stopniu odpowiadającym potrzebom wynikającym z bezpieczeństwa obrotu gospodarczego i potrzeb podmiotów rynku transportu lotniczego.

Kształt zaproponowanych zmian wynika z wnikliwej analizy przepisów dyrektywy 2009/12/WE oraz dokonanej krytycznej analizy obecnie funkcjonującego systemu, przy uwzględnieniu zmian, które dokonały się na rynku lotniczym w Polsce na przestrzeni ostatnich 7 lat, jak również z porównania systemów regulacyjnych lotnisk w innych państwach UE oraz systemów regulacyjnych innych sektorów w Polsce. Wybrany i zaproponowany dwustopniowy mechanizm regulacyjny wydaje się być obecnie najwłaściwszy dla efektywnego, przejrzystego i nastawionego na równą konkurencję dalszego rozwoju rynku transportu lotniczego.

Aktualnie obowiązujący system ustalania i nadzoru nad opłatami lotniskowymi w Polsce, wprowadzony w 2004 r., jest jednorodny wobec wszystkich lotnisk użytku publicznego, co nie jest obecnie już właściwe, ze względu na zróżnicowanie lotnisk pod względem liczby obsługiwanych operacji lotniczych, pasażerów i ładunków (towarów i poczty) oraz pozycji na rynku lotniczym i w systemie transportowym kraju. W odniesieniu do lotnisk obsługujących poniżej 5 mln pasażerów rocznie system ten wymaga ustalania i zatwierdzania opłat przez Prezesa Urzędu przed ich wprowadzeniem w życie na zasadach jednakowych jak w stosunku do lotnisk obsługujących powyżej 5 mln pasażerów rocznie, o dużej liczbie użytkowników i znaczącej pozycji na rynku, wprowadzając tym samym nie do końca uzasadnione obowiązki i procedury administracyjne dla podmiotów rynkowych. Z powyżej wymienionych względów niezbędne jest zróżnicowanie regulacji, głównie w oparciu o jej stopień szczegółowości i zakres. Należy stworzyć system, który przy unikaniu nadmiernego obciążania podmiotów nieposiadających znaczącej pozycji rynkowej będzie jednocześnie w pełni realizował zasady zapisane w dyrektywie 2009/12/WE.

Korzyści wynikające z wprowadzenia uproszczonej regulacji dla lotnisk obsługujących poniżej 5 milionów pasażerów:

- skrócenie oraz uproszczenie procesu ustanawiania opłat lotniskowych spowoduje zwiększenie szybkości podejmowanych decyzji, w szczególności w przypadku dynamicznie zmieniających się warunków na polskim rynku lotniczym,
- uproszczenie procesu ustalania opłat spowoduje zwiększenie elastyczności prowadzonej działalności gospodarczej przez zarządzających, którzy powinni aktywnie dostosować taryfę opłat lotniskowych do potrzeb przewoźników lotniczych, w granicach obowiązującego prawa (prawo lotnicze, prawo UE, przepisy międzynarodowe),
- przyjęcie projektowanych rozwiązań zapewni konkurencyjne warunki funkcjonowania dla lotnisk obsługujących poniżej 5 mln pasażerów biorąc pod uwagę konkurencję ze strony zarządzających portami lotniczymi w innych krajach,
- ograniczenie nakładów pracy związanych z opracowaniem przez zarządzającego lotniskiem wniosku o zatwierdzenie opłat wraz z pełną dokumentacją stanowiącą uzasadnienie wymagane przepisami prawa, a w konsekwencji nakładów finansowych ponoszonych w celu skutecznego przejścia wymaganej dotychczas przepisami prawa procedury zatwierdzenia. Nowe przepisy będą jedynie wymagały przesłania taryfy opłat do wiadomości Prezesa Urzędu, tym samym eliminując konieczność poniesienia wspomnianych wyżej nakładów finansowych na sporządzenie wniosku i wymaganej prawem dokumentacji. Tym samym służące dotychczas ww. działaniom zasoby zarządzającego lotniskiem będą mogły zostać przeznaczone na inne działania.

Dodatkowo wskazać należy na ograniczenie wymogów proceduralnych w zakresie:

- wyłączenia z pojęcia taryfy opłat zasad ich pobierania, zarówno w aspekcie konsultacji z przewoźnikami, jak i informowania Prezesa Urzędu o taryfie, pozwalając tym samym z jednej strony ograniczyć zakres informacyjny dokumentacji przedstawianej w procesie konsultacji, a z drugiej bardziej elastycznie regulować kwestie sposobu pobierania opłat w zależności od bieżących potrzeb, tak aby optymalizować terminowe ściąganie należności z tytułu opłat i w konsekwencji sytuację płynnościową zarządzającego lotniskiem,

- umożliwienia zmiany tylko jednego elementu taryfy opłat lotniskowych, bez konieczności konsultacji pełnej taryfy, ograniczającego nakład pracy – a w konsekwencji koszty – związane z prowadzeniem takich konsultacji (przekazywane do wiadomości Prezesa Urzędu są także jedynie zmieniane zapisy taryfy, a nie jak dotychczas pełna taryfa (dotychczas do zatwierdzenia)).

Aktualny stan prawny dotyczący zakresu usług podlegających opłatom lotniskowym, katalogu lotów zwolnionych z pobierania opłat lotniskowych, metody ustalania i zatwierdzania opłat lotniskowych jest uregulowany w art. 75 – 78 ustawy – Prawo lotnicze oraz rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie opłat lotniskowych (Dz. U. z 2004 r. Nr 103, poz. 1083). W zakresie nadzoru nad opłatami lotniskowymi ze strony Prezesa Urzędu, aktualny system prawny określa jednolitą procedurę dla wszystkich lotnisk użytku publicznego. Obecnie zarządzający każdym lotniskiem użytku publicznego, bez względu na jego wielkość i pozycję na rynku, w celu wprowadzenia nowych opłat lotniskowych zobowiązany jest przekazać Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia projekt opłat lotniskowych zawierający odpowiedni zakres informacji.

Jednocześnie w związku z ustaleniami Stałego Komitetu Rady Ministrów, projekt zawiera propozycję Ministerstwa Spraw Wewnętrznych w zakresie zmiany art. 202a ust. 2 ustawy dotyczącego obowiązku przekazywania informacji o pasażerach znajdujących się na pokładzie statku powietrznego. Zmiana ta wynika z obowiązku poprawnej implementacji do polskiego porządku prawnego dyrektywy Rady 2004/82/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie zobowiązania przewoźników do przekazywania danych pasażerów.

Poniżej przedstawiono krótki opis i uzasadnienie dla proponowanych rozwiązań w poszczególnych artykułach ustawy.

Art. 1 ust. 4

Zmiana polega na dodaniu, w wykazie przepisów ustawy – Prawo lotnicze mających zastosowanie do lotnictwa państwowego art. 66 ust. 3 wskazującego, iż zarządzający „nie może odmówić zezwolenia na lądowanie przymusowe statku powietrznego znajdującego się w niebezpieczeństwie lub statku powietrznego wykonującego lot w celu ochrony życia lub zdrowia ludzi, poszukiwania lub ratownictwa, w celu zapobiegania skutkom klęsk żywiołowych lub ich usunięcia, a także lot w ramach

działań bezpośrednio związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego i z obronnością państwa”. Umieszczenie art. 66 ust. 3 w tym wykazie wynika z akceptacji uwagi MSW, które wskazywało, że przepis ten umożliwi doraźne wykorzystanie lotnisk służb porządku publicznego przez lotnictwo cywilne (np. przez Lotnicze Pogotowie Ratunkowe na korzystanie z lotnisk służb porządku publicznego przy wykonywaniu lotów w celu ochrony życia lub zdrowia lub w celu przeciwdziałania klęskom żywiołowym, jak również w sytuacji lądowania przymusowego statku powietrznego znajdującego się w niebezpieczeństwie).

Jednocześnie proponuje się włączenie do wyliczenia zawartego w art. 1 ust. 4 ustawy art. 75. Propozycja ta powinna zapewnić, że lotnictwo państwowe nie będzie wyłączone na zasadach ogólnych, tak jak jest to uregulowane w obecnym porządku prawnym, z obowiązku płacenia opłat lotniskowych za korzystanie z infrastruktury, obiektów i urządzeń na lotniskach cywilnych.

Art. 23

Zmiana ma charakter redakcyjny i związana jest ze zmianą brzmienia art. 77.

Art. 75 – definicja opłat lotniskowych i zakres usług, za które pobierane są opłaty

W przedmiotowym zakresie proponuje się nadanie nowego brzmienia ust. 1 w tym artykule, tak, aby zapewnić spójność definicji opłaty lotniskowej z definicją zawartą w art. 2 pkt 4 dyrektywy 2009/12/WE. Opłatą lotniskową będzie opłata za korzystanie z obiektów, urządzeń lub usług udostępnianych wyłącznie przez zarządzającego lotniskiem, związanych z lądowaniem, oświetleniem, parkowaniem statków powietrznych lub obsługą pasażerów lub ładunków (towarów i poczty).

Wskazać przy tym należy, iż opłaty lotniskowe pobierane są nie tylko od przewoźników lotniczych, ale także od innych użytkowników i posiadaczy statków powietrznych, na rzecz których wykonywane są usługi przez zarządzającego lotniskiem lub którzy korzystają z infrastruktury lotniskowej (np. lotnictwo ogólne). Tym samym lista podmiotów, od których zarządzający powinien posiadać uprawnienie do pobierania opłat, musi być szersza niż pojęcie użytkowników lotniska określone w art. 2 pkt 3 dyrektywy 2009/12/WE (zawężone do przewoźników lotniczych). W projekcie ustawy wskazano, że opłaty będą pobierane od podmiotów, na rzecz których udostępniane są przez zarządzającego lotniskiem obiekty i urządzenia lub usługi.

W odniesieniu do ust. 2 należy obok odniesienia do art. 180 ust. 2 dodać odniesienie do art. 180 ust. 3. Należy wskazać, iż w art. 180 ust. 2 i 3 mowa jest nie o usługach, ale o korzystaniu z urządzeń i przestrzeni lotniska i ze scentralizowanej infrastruktury. Obie te kategorie powinny być wyłączone z opłat lotniskowych, jako że za dostęp do tych elementów infrastruktury pobierane są na podstawie odrębnych przepisów oddzielnie opłaty za scentralizowaną infrastrukturę oraz dostęp do urządzeń i instalacji lotniska.

W pozostałych ustępach tego artykułu nie wprowadza się zmian w stosunku do ustawy Prawo lotnicze w brzmieniu nadanym ustawą z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw.

Art. 76 – zwolnienia z opłat lotniskowych

Proponuje się modyfikację art. 76, w celu dostosowania mechanizmu zwolnień z opłat lotniskowych funkcjonującego w art. 76 do prawa Unii Europejskiej, w szczególności stworzenia adekwatnych, obiektywnych i przejrzystych przesłanek w oparciu, o które przyznawane są zwolnienia z opłat lotniskowych w art. 76 ust. 1.

Powyższe dokonane zostało poprzez nawiązanie w art. 76 ust. 1 do art. 3 zdanie drugie dyrektywy 2009/12/WE w sprawie opłat lotniskowych, wskazując, że nie pobiera się opłat lotniskowych od podmiotu realizującego zadania w zakresie interesu publicznego związane z wykonaniem lotu wskazanego w katalogu lotów w pkt 1 – 3. Takie rozwiązanie powinno zapewnić spełnienie przesłanki określonej w art. 3 zd. 2 dyrektywy 2009/12/WE oraz dać pewność prawną, że loty kwalifikujące się do zwolnień z opłat lotniskowych faktycznie będą wykonywane w związku z realizacją interesu publicznego i ogólnego państwa.

Jednocześnie doprecyzowano przesłanki, na podstawie których zwolnienia w art. 76 ust. 1 będą miały zastosowanie, wskazując, że podstawą do zwolnienia statku powietrznego musi być potwierdzenie celu lotu odpowiednim oznaczeniem statusu lotu lub uwagą w planie lotu, przekazywanego zarządzającemu lotniskiem nie później niż w ciągu 24 godzin od zaistnienia zdarzenia będącego podstawą do pobierania opłat lotniskowych. Zastosowane rozwiązanie zapewni ścisłą realizację kryteriów, o których mowa w art. 76 ust. 1, tj. zapewnienie, iż cel lotu realizowany jest w związku z realizacją zadań w zakresie interesu publicznego oraz ogólnego. Należy podkreślić, że w kopii planu lotu przekazywanej zarządzającemu lotniskiem użytku publicznego zawarty jest status lotu lub uwaga, która tym samym potwierdza prawo do skorzystania ze zwolnienia.

Jednocześnie w związku z faktem, iż loty wymienione w art. 76 ust. 1 mają zazwyczaj charakter nagły wskazano, że kopia planu lotu, będąca potwierdzeniem celu lotu, o którym mowa w art. 76 ust. 1 powinna być przekazywana najpóźniej w ciągu 24 godzin po zaistnieniu zdarzenia będącego podstawą do pobierania opłat lotniskowych zapewniając tym samym elastyczność przy wykonywaniu tego typu operacji.

Zaproponowany mechanizm zapewni obiektywne, precyzyjne oraz przejrzyste przesłanki przyznawania przez zarządzającego lotniskiem zwolnień z opłat lotniskowych lotów, o których mowa w art. 76 ust. 1, oraz możliwość weryfikacji słuszności ich przyznania.

W związku z włączeniem lotnictwa państwowego w reżim pobierania opłat lotniskowych zaproponowano uchylenie art. 76 ust. 2, który stanowił podstawę do wydania rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 14 kwietnia 2004 r. w sprawie opłat lotniskowych dla państwowych statków powietrznych wykonujących loty związane z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego, bezpieczeństwa państwa, ochroną granicy państwowej lub poszukiwaniem i ratownictwem (Dz. U. Nr 122, poz. 1268).

W odniesieniu do lotnisk współużytkowanych należy zauważyć, iż zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 15 listopada 2004 r. w sprawie warunków i zasad wykorzystywania lotnisk wojskowych przez lotnictwo cywilne oraz obowiązków zarządzających tymi lotniskami (Dz. U. Nr 254, poz. 2552) podstawą do eksploatacji lotniska współużytkowanego przez stronę wojskową i cywilną jest umowa operacyjna zawierana pomiędzy zarządzającym lotniskiem, a wojskowym użytkownikiem lotniska. Umowa w praktyce może określać zarówno kwestie operacyjne związane z użytkowaniem lotniska, jak również kwestie finansowe związane z podziałem i rozliczeniem kosztów utrzymania lotniska, czy też kosztów związanych z inwestycjami w rozwój infrastruktury lotniskowej (także „ucywilnienia” lotniska). W umowie tej ustala się zakres oraz sposób współpracy i wspólnej eksploatacji lotniska.

W związku z powyższym proponowane jest dodanie nowego ustępu w art. 76, który będzie wskazywał, że opłaty lotniskowe będą regulowane w ramach istniejących umów operacyjnych zawieranych pomiędzy zarządzającym lotniskiem oraz wojskowym użytkownikiem lotniska. Takie uregulowanie stanu prawnego zapewni, że wojskowi

użytkownicy korzystający z cywilnej części lotniska (tj. infrastruktury, obiektów i urządzeń), będą pokrywali uzasadnione koszty poniesione przez zarządzającego lotniskiem w związku z udostępnieniem infrastruktury, obiektów i urządzeń tym użytkownikom.

Art. 77 – konsultacje opłat

Przed wprowadzeniem lub zmianą opłat lotniskowych zarządzający lotniskiem użytku publicznego jest zobowiązany do przeprowadzenia konsultacji z przewoźnikami lotniczymi stale operującymi z lotniska przez niego zarządzanego lub podmiotami ich reprezentującymi, w szczególności komitetem przewoźników lotniczych działającym na danym lotnisku lub stowarzyszeniem przewoźników, dotyczących wysokości, struktury i sposobu naliczania opłat lotniskowych oraz zniżek od tych opłat. Pod pojęciem przewoźnika stale korzystającego z lotniska rozumie się przewoźnika wykonującego regularny przewóz lotniczy w bieżącym lub poprzedzającym sezonie rozkładowym lub który wykonał serie (10 lub więcej) lotów nieregularnych, w bieżącym lub poprzednim, w stosunku do daty prowadzenia konsultacji, sezonie rozkładowym i nadal z niego operującego. Umożliwiono także rozszerzenie przez zarządzającego katalogu konsultowanych podmiotów o inne podmioty korzystające z lotniska (np. aerokluby).

Celem konsultacji jest przekazanie odpowiednich informacji dotyczących proponowanych zmian w opłatach lotniskowych i uzyskanie opinii użytkowników, jak również w miarę możliwości osiągnięcie przez strony porozumienia co do opłat. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego powinien, przed podjęciem ostatecznej decyzji w sprawie opłat lotniskowych, rozpatrzyć wszelkie zgłoszone w trakcie konsultacji uzasadnione uwagi oraz – w przypadku ich nieuwzględnienia – uzasadnić ich odrzucenie. Prezes Urzędu może zażądać od zarządzającego lotniskiem przedstawienia dokumentacji potwierdzającej właściwe przeprowadzenie konsultacji, w tym otrzymanych opinii podmiotów konsultowanych, jak również uzasadnienia odrzucenia zgłoszonych przez użytkowników uwag.

Jednocześnie należy zapewnić, żeby informacje przekazywane podczas prowadzonych konsultacji zarówno przez zarządzającego lotniskiem, jak i przez przewoźników lotniczych (o czym mowa dalej) nie były udostępniane podmiotom nieuprawnionym, a więc podlegały odpowiedniej ochronie jako tajemnica przedsiębiorstwa w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503, z późn. zm.).

Wprowadzono także przepis, zgodnie z którym w sytuacji zmiany jednego z elementów taryfy opłat konsultacje opłat mogą zostać ograniczone jedynie do tego zmienianego elementu, bez konieczności konsultowania pełnej taryfy opłat, co ma na celu uproszczenie procedury wprowadzania zmian.

Art. 77a – opłaty w systemie portów i wspólne systemy opłat

Przedmiotowy artykuł stanowi implementację przepisów art. 4 i 5 dyrektywy 2009/12/WE. Wspólne systemy opłat dla portów lotniczych obsługujących to samo miasto lub konurbację, jak również opłaty dla sieci portów lotniczych wprowadzane będą w drodze decyzji ministra właściwego do spraw transportu, na wniosek zarządzającego lotniskami po przeprowadzeniu konsultacji z przewoźnikami lotniczymi.

Art. 77b – regulacje opłat dla lotnisk o ruchu do 5 mln pasażerów rocznie

W odniesieniu do tej grupy lotnisk taryfa opłat lotniskowych, po jej odpowiednim skonsultowaniu z przewoźnikami lotniczymi, będzie wprowadzana przez samego zarządzającego lotniskiem, bez konieczności jej uprzedniego zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu. Taka taryfa opłat lotniskowych będzie jednak przedstawiana do wiadomości Prezesowi Urzędu nie później niż na 40 dni przed planowanym dniem jej wejścia w życie.

Prezes Urzędu będzie miał możliwość podjęcia działań w przypadku stwierdzenia naruszenia zasad ustalania tych opłat zapisanych w prawie lotniczym lub przepisach międzynarodowych, w tym również w przypadku niedopełnienia przez zarządzającego lotniskiem obowiązku konsultacji. Będzie on mógł w terminie 14 dni od otrzymania taryfy opłat lotniskowych, w drodze decyzji administracyjnej, nakazać zmianę taryfy opłat lotniskowych w przypadku stwierdzenia naruszenia zasad ustalania opłat lotniskowych określonych w Konwencji z 1944 r. o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, prawie lotniczym lub przepisach międzynarodowych.

Jednocześnie każdy przewoźnik stale operujący z danego lotniska lub podmiot reprezentujący takich przewoźników będzie mógł, w przypadku uznania, iż ustalona przez zarządzającego lotniskiem taryfa opłat lotniskowych narusza zasady ustalania opłat lotniskowych określone w prawie lotniczym lub przepisach międzynarodowych, zwrócić się do Prezesa Urzędu z odpowiednio uzasadnionym wnioskiem o nakazanie zmiany opłat lotniskowych na danym lotnisku. Po rozpatrzeniu otrzymanego wniosku,

w przypadku gdy taryfa już obowiązuje, w przypadku stwierdzenia, że taryfa opłat lotniskowych narusza zasady ustalania tych opłat określone w prawie lotniczym lub przepisach międzynarodowych Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, będzie mógł nakazać jej zmianę.

Powyższa procedura stosowana będzie także w stosunku do lotnisk nowopowstających, przy czym w takim przypadku konsultacje prowadzone są z przedstawicielami przewoźników, którzy planują wykonywanie operacji do lub z danego lotniska w sezonie rozkładowym, w którym planowane jest wejście opłat w życie lub w pierwszym sezonie rozkładowym po planowanym terminie wejścia opłat w życie i poinformowali o takich planach zarządzającego lotniskiem.

Art. 77c – 77f – regulacje opłat dla lotnisk o ruchu powyżej 5 mln pasażerów rocznie albo największego lotniska w Polsce

Przepisy przedmiotowych artykułów implementują odpowiednie postanowienia dyrektywy 2009/12/WE. Niezależnie od obowiązku przeprowadzenia konsultacji z przewoźnikami lub z podmiotami ich reprezentującymi każdorazowo przed wprowadzeniem lub zmianą opłat lotniskowych, w odniesieniu do tych lotnisk wprowadza się obowiązek corocznego prowadzenia przez zarządzającego lotniskiem konsultacji w sprawie opłat. Konsultacje takie nie muszą być prowadzone corocznie jedynie w przypadku, gdy podczas prowadzenia poprzednich konsultacji zawarte zostanie porozumienie pomiędzy zarządzającym lotniskiem a podmiotami uczestniczącymi w konsultacjach, które w swojej treści określi inny termin ich prowadzenia. Jednocześnie należy przyznać Prezesowi Urzędu prawo do wnioskowania do zarządzającego lotniskiem o przeprowadzenie dodatkowych konsultacji w innym niż wskazane wyżej terminie.

Na wniosek zarządzającego lotniskiem użytku publicznego, przed przeprowadzeniem konsultacji w sprawie opłat lotniskowych (zarówno prowadzonych corocznie, jak i na wniosek Prezesa Urzędu oraz prowadzonych w związku z wprowadzaniem lub zmianą opłat lotniskowych) przewoźnicy lotniczy zobowiązani są przedstawić zarządzającemu informacje określone w przepisach dyrektywy 2009/12/WE. Jednocześnie w przypadku konsultacji corocznych zakres przekazywanych przez zarządzającego lotniskiem informacji powinien być całkowicie tożsamy z zakresem wymaganym przez przepis w art. 7 ust. 1 dyrektywy 2009/12/WE. Szczegółowa lista wzajemnie przekazywanych informacji zostanie określona w rozporządzeniu dotyczącym opłat lotniskowych.

Zarządzający lotniskiem po przeprowadzeniu konsultacji z przewoźnikami przedstawia taryfę opłat lotniskowych do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu. Przesłanki dla odmowy przez Prezesa Urzędu zatwierdzenia opłaty lotniskowej lub nakazania jej zmiany obejmują – analogicznie jak w przypadku nakazania zmiany w stosunku do lotnisk o ruchu nieprzekraczającym 5 mln pasażerów rocznie – niezgodność opłaty z zasadami określonymi w prawie lotniczym lub przepisach międzynarodowych, w tym niedopełnienie przez zarządzającego obowiązku przeprowadzenia konsultacji. Dodatkowo w przypadku tych lotnisk Prezes Urzędu może, w drodze decyzji administracyjnej, odmówić zatwierdzenia opłaty lotniskowej lub nakazać jej zmianę, w przypadku gdy w sposób istotny i nieuzasadniony odbiega ona od informacji przedstawionych w zatwierdzonym planie generalnym danego lotniska, o którym mowa w art. 55 ust. 6 ustawy – Prawo lotnicze, lub gdy zarządzający lotniskiem nie dopełnił obowiązku rozpoczęcia rozmów w sprawie zawarcia porozumienia w sprawie jakości usług.

Zarządzający lotniskiem o ruchu powyżej 5 mln pasażerów rocznie zobowiązany jest – stosownie do przepisów art. 9 dyrektywy 2009/12/WE – do rozpoczęcia rozmów w celu zawarcia z użytkownikami porozumienia w sprawie jakości świadczonych przez zarządzającego lotniskiem usług. W takim porozumieniu określa się poziom usług świadczonych przez zarządzającego lotniskiem, uwzględniając system lub wysokość opłat lotniskowych oraz poziom usług, do którego uprawnieni są użytkownicy lotniska w zamian za opłaty lotniskowe. W ustawie wprowadza się jedynie minimalny obowiązkowy zakres treści porozumienia, wynikający wprost z dyrektywy 2009/12/WE, pozostawiając przy tym zainteresowanym podmiotom dowolność co do objęcia treścią porozumienia dodatkowych elementów, w tym kwestii rekompensat za niedotrzymanie standardów usług. Zawarte porozumienie zarządzający lotniskiem przekazuje do wiadomości Prezesowi Urzędu.

Zgodnie z przepisami art. 8 dyrektywy 2009/12/WE, przed podjęciem decyzji o znaczącej rozbudowie lub przebudowie istniejącej lub budowie nowej infrastruktury o dużej skali, znaczącej rozbudowie lub znaczącej przebudowie infrastruktury, zarządzający lotniskiem o ruchu powyżej 5 mln pasażerów rocznie, zobowiązany jest do przeprowadzenia konsultacji z użytkownikami korzystającymi stale z lotniska lub podmiotami ich reprezentującymi dotyczących planowanych inwestycji. Konsultacje te mogą odbywać się w ramach konsultacji opłat lotniskowych albo w ramach konsultacji

w sprawie jakości usług. Prezes Urzędu może zażądać od zarządzającego lotniskiem przedstawienia informacji o przebiegu i wynikach tych konsultacji.

Art. 77g – źródło danych o wielkości ruchu w porcie lotniczym

Dla uniknięcia wątpliwości interpretacyjnych należy dookreślić, w jaki sposób i na jakiej podstawie dla celów określenia stopnia regulacji poszczególnych lotnisk weryfikowana będzie wielkość ruchu pasażerskiego na danym lotnisku. W tym celu źródło danych stanowiły będą dane pochodzące z Eurostat dla ostatniego roku kalendarzowego poprzedzającego rozpoczęcie konsultacji zmiany opłat, dla którego takie dane są dostępne. Ponadto Prezes Urzędu będzie zobowiązany do corocznego publikowania – w Dzienniku Urzędowym Urzędu oraz na stronie internetowej Urzędu – wykazu lotnisk o ruchu powyżej 5 mln pasażerów rocznie. Dane Eurostat są wskazane jako źródło informacji o wielkości ruchu w treści dyrektywy 2009/12/WE.

Art. 77h – podawanie taryfy opłat lotniskowych do publicznej wiadomości

Zarządzający lotniskiem podaje do publicznej wiadomości aktualną taryfę opłat lotniskowych. Jednym z możliwych do wykorzystania w tym celu środków jest strona internetowa zarządzającego lotniskiem. Jednocześnie taryfa opłat lotniskowych powinna podlegać obowiązkowi publikacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych w Zbiorze Informacji Lotniczych Polska (AIP Polska). Dodatkowo w stosunku do lotnisk użytku publicznego, taryfa opłat lotniskowych zatwierdzona przez Prezesa Urzędu lub przekazana do wiadomości Prezesa Urzędu podlegać będzie publikacji w Dzienniku Urzędowym Urzędu.

Art. 77i – różnicowanie usług

Przepisy tego artykułu stanowią implementację art. 10 dyrektywy 2009/12/WE, który dopuszcza możliwość różnicowania wysokości opłat lotniskowych ze względu na jakość, zakres lub koszty dotyczące korzystania z obiektów i urządzeń oraz poszczególnych usług świadczonych przez zarządzającego na lotnisku, w tym w terminalach lub ich częściach, lub ze względu na jakiegokolwiek inne obiektywne i przejrzyste przesłanki, w celu zapewnienia użytkownikom korzystającym z lotniska usług dostosowanych do ich indywidualnych potrzeb, pod warunkiem zachowania zasad niedyskryminacji i równego traktowania użytkowników.

Dostęp do takich usług lub elementów infrastruktury dostosowanych do indywidualnych potrzeb jest otwarty dla wszystkich użytkowników lotniska.

W przypadku gdy o dostęp do usług lub elementów infrastruktury dostosowanych do indywidualnych potrzeb ubiega się większa liczba użytkowników niż może uzyskać ten dostęp ze względu na ograniczenia przepustowości lotniska, wyboru użytkowników mogących korzystać z tych usług lub elementów infrastruktury dokonuje zarządzający lotniskiem na podstawie adekwatnych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych kryteriów. Wprowadzono również obowiązek podania takich kryteriów do publicznej wiadomości. Ze względu na cel przepisu, jakim jest równe, niedyskryminacyjne traktowanie użytkowników lotniska, regulacja ta dotyczy wszystkich lotnisk użytku publicznego, a nie tylko tych objętych zakresem dyrektywy 2009/12/WE.

Wprowadzono jednocześnie możliwość dla Prezesa Urzędu nakazania zmiany zarządzającemu lotniskiem kryteriów – z urzędu lub na wniosek użytkownika lotniska – w przypadku gdy nie odpowiadają one zasadom adekwatności, przejrzystości lub niedyskryminacji określonym w tym przepisie.

Artykuł 77j – upoważnienie ustawowe do wydania rozporządzenia

W ramach rozporządzenia wydawanego przez ministra właściwego do spraw transportu określone zostaną:

- 1) szczegółowe warunki, sposób i tryb prowadzenia konsultacji, w tym zakres przedstawianych informacji;
- 2) szczegółowe wymagania dotyczące ustalania taryfy opłat lotniskowych;
- 3) tryb zatwierdzania taryfy opłat lotniskowych i jej publikacji.

Artykuł 77k – publikowanie sprawozdania przez Prezesa Urzędu

Przedmiotowy artykuł dokonuje wdrożenia art. 11 ust. 8 dyrektywy 2009/12/WE.

Art. 78a – odmowa świadczenia usług

Proponuje się wprowadzenie do ustawy nowego przepisu przyznającego zarządzającemu lotniskiem użytku publicznego prawo do odmowy udostępnienia obiektów lub urządzeń lub świadczenia usług na rzecz podmiotu, który nie wywiązuje się z terminów płatności opłat lotniskowych ustanowionych przez zarządzającego lotniskiem. Wskazana możliwość będzie dotyczyła wystąpienia zwłoki w rozumieniu przepisów Kodeksu cywilnego.

Przed zastosowaniem ww. mechanizmu zarządzający lotniskiem jest zobowiązany do poinformowania użytkownika ze stosownym wyprzedzeniem, iż mechanizm odmowy świadczenia usług może zostać wobec niego zastosowany i wezwania go do zapłaty.

Jednocześnie zarządzający lotniskiem zobowiązany jest przekazać decyzję o odmowie świadczenia usług wobec danego użytkownika do wiadomości Prezesa Urzędu. Prezes Urzędu wyłączony jest z odpowiedzialności za skutki spowodowane odmową świadczenia usług.

Wprowadzenie możliwości odmowy świadczenia usług jest niezbędne ze względu na ograniczone możliwości zastosowania przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego sankcji wobec dłużników niewywiązujących się ze zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych. Wynika to z jednej strony z faktu, iż określone w art. 78 ustawy – Prawo lotnicze prawo zatrzymania statku powietrznego może być stosowane w bardzo ograniczonym zakresie – w praktyce tylko wobec polskich statków powietrznych wykonujących loty nieregularne. Przedmiotowe ograniczenie możliwości stosowania zatrzymania wynika z art. 156 ustawy – Prawo lotnicze oraz Konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących zajęcia zabezpieczającego statków powietrznych z 29 maja 1933 r. (Dz. U. z 1937 r. Nr 74, poz. 540). Jednocześnie, zgodnie z art. 66 ustawy – Prawo lotnicze, zarządzający lotniskiem użytku publicznego może odmówić przyjęcia statku powietrznego wyłącznie ze względu na ważne okoliczności związane z funkcjonowaniem lotniska, uniemożliwiające bezpieczne jego lądowanie. Przytoczone wyżej przepisy znacząco ograniczają w praktyce stosowanie przez zarządzającego lotniskiem mechanizmów mających na celu odzyskanie należności z tytułu opłat lotniskowych od użytkowników niewywiązujących się z ustalonych warunków i terminów płatności. Dlatego też zasadnym jest uwzględnienie w treści ustawy dodatkowego mechanizmu w postaci odmowy świadczenia usług zarządzającego lotniskiem na rzecz takiego użytkownika.

Art. 202a ust. 2 – obowiązek przekazywania informacji dotyczących pasażerów znajdujących się na pokładzie statku powietrznego.

Zmiana art. 202a ust. 2 wynika z ustaleń posiedzenia Stałego Komitetu Rady Ministrów, z dnia 12 stycznia 2012 r., podczas którego Minister Spraw Wewnętrznych wskazał na konieczność zmiany przepisu regulującego obowiązek przekazywania informacji dotyczących pasażerów znajdujących się na pokładzie statku powietrznego, wynikającego z implementacji do polskiego porządku prawnego dyrektywy Rady 2004/82/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie zobowiązania przewoźników do przekazywania danych pasażerów. Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych proponowana zmiana ma na celu uniknięcie

wątpliwości interpretacyjnych dotyczących istnienia obowiązku przekazywania informacji, o których mowa w art. 202a ust. 1 ustawy, w przypadku przewoźnika wykonującego loty zarówno w ramach Unii Europejskiej, jak również poza jej terytorium.

Według informacji przekazanych przez MSW w trakcie prac nad projektem rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych w sprawie wymagań technicznych i organizacyjnych dotyczących przekazywania Straży Granicznej informacji przez przewoźników lotniczych na podstawie art. 202b ust. 2 ustawy, PLL LOT S.A. ponowił, zgłaszane podczas prac parlamentarnych nad ustawą o zmianie ustawy – Prawo lotnicze, zastrzeżenie co do prawidłowości wdrożenia dyrektywy. W trakcie prac parlamentarnych propozycja PLL LOT S.A. została odrzucona w projekcie, a planowany wówczas przepis uznany za niewystarczający do osiągnięcia właściwej implementacji. Jednakże ponowne analizy MSW wskazują, że uzasadnione są wątpliwości zgłaszane przez PLL LOT S.A., co do prawidłowości wdrożenia dyrektywy. W przypadku uznania przepisu za nieskutecznie wdrażającego przepisy dyrektywy, Rzeczypospolitej Polskiej mógłby zostać postawiony zarzut niewdrożenia prawa UE.

Zasadnicza część ustawy wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia. Projekt ustawy podlegał konsultacjom i uzgodnieniom z wszystkimi podmiotami rynku transportu lotniczego, na które ustawa będzie miała wpływ, które ze znacznym wyprzedzeniem posiadały informacje o nowych zasadach. Nie zgłosiły też zastrzeżeń dotyczących terminu wejścia w życie. Wejście w życie projektowanych przepisów nie wpłynie na działalność podmiotów uczestniczących w ustalaniu i zatwierdzaniu opłat lotniskowych w taki sposób, aby zachodziła konieczność zastosowania dłuższej *vacatio legis*. Jednocześnie przewiduje się, iż art. 76 ustawy – Prawo lotnicze wejdzie w życie z dniem 1 stycznia 2013 r., a więc z początkiem kolejnego roku kalendarzowego.

18-miesięczny termin zachowania mocy wiążącej aktualnego rozporządzenia wydanego na podstawie art. 77 ust. 4 ustawy zapewnia możliwość wydania w tym czasie nowego rozporządzenia, a tym samym uniknięcia luki w przepisach prawa.

Projekt jest zgodny z prawem UE.

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia instytucjom lub organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu celem uzyskania opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia.

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

I. Propozycje będą miały wpływ na następujące podmioty:

- ministra właściwego do spraw transportu,
- Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego,
- zarządzających lotniskami użytku publicznego w Polsce,
- użytkowników lotnisk użytku publicznego, w tym przewoźników lotniczych.

W odniesieniu do funkcjonowania Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego zmiana ustawy wiąże się ze wzmocnieniem nadzoru nad opłatami lotniskowymi na lotniskach o ruchu powyżej 5 mln pasażerów rocznie (aktualnie lotnisko w Warszawie), jak również nakłada wynikający z dyrektywy 2009/12/WE obowiązek corocznej publikacji sprawozdania z działalności Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego związanego z opłatami lotniskowymi.

Mimo iż w odniesieniu do małych lotnisk planowana zmiana przepisów krajowych wprowadza pewną liberalizację zasad ustanawiania opłat lotniskowych od strony zarządzających lotniskami, ze strony Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w praktyce ilość pracy z tym związanej nie ulegnie zmianie, gdyż i tak każda zmiana opłat lotniskowych – niezależnie od braku wymogu jej zatwierdzenia *ex ante* – będzie wymagała weryfikacji opłat pod kątem zgodności z przepisami prawa, brak będzie jedynie samej pozytywnej decyzji administracyjnej (milcząca zgoda).

W odniesieniu natomiast do lotnisk o ruchu powyżej 5 mln pasażerów zakres zadań Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego ulegnie zwiększeniu ze względu na:

- konieczność realizacji nadzoru nad procesem konsultacji – nie tylko opłat, ale także inwestycji – który będzie musiał być prowadzony corocznie,
- wprowadzenie nadzoru nad zawieraniem porozumień o jakości usług,
- dodatkowe przesłanki mogące stanowić podstawę dla odmowy zatwierdzenia opłat.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego będzie także opiniował ewentualne ustanowienie sieci portów lotniczych ze wspólnym systemem opłat albo wyrażenie zgody na ustanowienie wspólnego systemu opłat dla lotnisk obsługujących to samo

miasto lub konurbację oraz weryfikował – na wniosek przewoźników lotniczych – kryteria dostępu do elementów infrastruktury lotniska dostosowanych do indywidualnych potrzeb.

II. Konsultacje społeczne – projekt został skonsultowany z następującymi podmiotami:

- 1) Aeroklub Polski,
- 2) Eurolot S. A.,
- 3) Polskie Linie Lotnicze LOT S. A.,
- 4) Ad Astra Executive Charter sp. z o.o.,
- 5) Aviation Support,
- 6) Jet Air sp. z o. o.,
- 7) Sprintair sp. z o. o.,
- 8) SPZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe,
- 9) EXIN sp. z o.o.,
- 10) SKY TAXI sp. z o.o.,
- 11) General Aviation sp. z o. o.,
- 12) Blue Jet sp. z o.o.,
- 13) Sprint Air Cargo sp. z o. o.,
- 14) Air Italy Polska sp. z o.o.,
- 15) IATA Polska,
- 16) BARIP,
- 17) Krajowe Towarzystwo Lotnicze AOPA POLAND,
- 18) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”,
- 19) Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.,
- 20) Port Lotniczy Bydgoszcz im. I. Paderewskiego S.A.,
- 21) Port Lotniczy Gdańsk sp. z o.o.,
- 22) Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków – Balice sp. z o.o.,
- 23) Port Lotniczy Łódź im. W. Reymonta sp. z o.o.,
- 24) Port Lotniczy Poznań – Ławica sp. z o.o.,

- 25) Port Lotniczy Rzeszów – Jasionka sp. z o.o.,
- 26) Port Lotniczy Szczecin – Goleniów sp. z o.o.,
- 27) Port Lotniczy Wrocław S.A.,
- 28) Krajowa Rada Lotnictwa,
- 29) Związek Regionalnych Portów Lotniczych,
- 30) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej,
- 31) NSZZ „Solidarność” 80 Region Mazowsze K.Z. Nr 25 w P.P. „Porty Lotnicze”,
- 32) NSZZ „Solidarność” Region Mazowsze K.Z. Nr 2937 w P.P. „Porty Lotnicze”,
- 33) Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego,
- 34) Związek Zawodowy Naziemnego Personelu Lotniczego,
- 35) Związek Zawodowy Personelu Pokładowego,
- 36) Związek Zawodowy Pilotów Komunikacyjnych,
- 37) Związek Zawodowy Pilotów Liniowych,
- 38) Związek Zawodowy Pracowników Lotnictwa Cywilnego,
- 39) Związek Zawodowy Pracowników PLL LOT S.A.,
- 40) Związek Zawodowy Pracowników Portu Lotniczego Warszawa – Okęcie,
- 41) Związek Zawodowy Pracowników PPL, pracowników spółek z udziałem przedsiębiorstwa i lotnisk komunikacyjnych.

Zestawienie uwag zgłoszonych w trakcie konsultacji wraz z odniesieniem się do nich przedstawiono w załączeniu do OSR.

Projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Nie zgłoszono zainteresowania pracami nad projektem ustawy w trybie przepisów o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa.

Wcześniej projekt Założeń do zmiany ustawy – Prawo lotnicze w zakresie opłat lotniskowych został dwukrotnie skonsultowany społecznie oraz poddany uzgodnieniom międzyresortowym.

III. Wpływ projektowanej ustawy na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

W związku z propozycją pobierania opłat lotniskowych od strony wojskowej w ramach umów operacyjnych na lotniskach współużytkowanych, należy podkreślić, że zasady ustalania i pobierania tych opłat będą przedmiotem ustaleń pomiędzy zarządzającym lotniskiem oraz wojskowym użytkownikiem lotnisk, w ramach zawieranej umowy. Natomiast biorąc pod uwagę fakt, iż stopień wykorzystania poszczególnych lotnisk współużytkowanych przez stronę wojskową jest różny, a wysokość opłat powinna uwzględniać wkład strony cywilnej i wojskowej w powstanie lotniska oraz udział stron umowy w ponoszeniu kosztów utrzymania i eksploatacji, na obecną chwilę nie jest możliwe oszacowanie wysokości ewentualnych kosztów związanych z realizacją tego zapisu. Bez względu na powyższe, ewentualne koszty opłat lotniskowych ponoszonych przez stronę wojskową na lotniskach współużytkowanych będą ponoszone przez MON w ramach obecnego budżetu Ministra Obrony Narodowej.

Natomiast dodatkowe zadania realizowane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego związane z nadzorem nad opłatami lotniskowymi finansowane będą z budżetu państwa z części 39 – Transport w ramach środków przewidzianych na finansowanie Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

IV. Wpływ projektowanej ustawy na rynek pracy – ustawa nie będzie miała bezpośredniego wpływu dla rynku pracy.

V. Wpływ projektowanej ustawy na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Wejście w życie projektowanej ustawy będzie miało wpływ na podmioty rynku lotniczego: zarządzających lotniskami użytku publicznego oraz użytkowników tych lotnisk.

W zakresie podmiotów rynku transportu lotniczego – zarządzających lotniskami użytku publicznego – skutki finansowe wejścia w życie nowych przepisów będą zróżnicowane w zależności od wielkości lotniska:

- 1) dla lotnisk o ruchu powyżej 5 mln pasażerów rocznie wejście w życie nowych przepisów może spowodować niewielki wzrost obciążeń finansowych wynikających z nowych obowiązków obejmujących przede wszystkim

coroczne konsultacje z użytkownikami lotniska, jak również rozszerzony zakres informacji udostępnianych podczas przedmiotowych konsultacji. Należy przy tym podkreślić, iż konieczność nałożenia przedmiotowych obowiązków wynika wprost z przepisów implementowanej dyrektywy,

- 2) dla lotnisk o ruchu do 5 mln pasażerów rocznie uproszczenie procedur administracyjnych przy wprowadzaniu nowych opłat lotniskowych w życie powinno spowodować zwiększenie elastyczności i szybkości ustalania opłat lotniskowych, a w efekcie niewielkie obniżenie kosztów.

Oszacowanie wysokości przedmiotowych kosztów i oszczędności dla zarządzających lotniskami nie jest możliwe, jednakże należy się spodziewać, iż nie będą to kwoty znaczące.

Oprócz skutków finansowych, które zostały opisane wyżej, projektowana ustawa może odnieść skutki w postaci:

- 1) lepszego dostosowania infrastruktury lotnisk w Polsce do potrzeb ich użytkowników, co może pozwolić na bardziej efektywne dostosowanie podaży do popytu w wyniku prowadzenia konsultacji w zakresie rozwoju infrastruktury lotnisk pomiędzy zarządzającymi a użytkownikami,
- 2) utrzymywania przez zarządzających lotniskami określonego minimalnego standardu obsługi wynikającego z umów dotyczących jakości usług.

Powyższe, wraz z ograniczeniem wymogów administracyjnych dla lotnisk obsługujących do 5 mln pasażerów rocznie, może w sposób pozytywny pośrednio wpłynąć na konkurencyjność polskiej gospodarki.

VI. Wpływ projektowanej ustawy na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektowanej ustawy nie odniesie bezpośrednich skutków dla sytuacji regionów, ale w dłuższej perspektywie czasu może mieć pośredni wpływ na sytuację i rozwój regionalny w wyniku zacieśnienia współpracy i rozwoju dialogu między zarządzającymi lotniskami oraz ich użytkownikami. Taki potencjalny pośredni wpływ jest jednak na obecnym etapie trudny do oszacowania.

TABELA ZBIEŻNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU:	Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO/ WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH:	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych

PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ

L.p.	Jedn. red.	Treść przepisu UE	Konieczność wdrożenia a T/N	Jedn. red.	Treść przepisu/ów projektu	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE
1.	Art. 1	<p>Przedmiot</p> <p>1. W niniejszej dyrektywie ustala się wspólnie zasady nakładania opłat lotniskowych w portach lotniczych we Wspólnocie.</p> <p>2. Niniejsza dyrektywa ma <u>zastosowanie do wszystkich portów lotniczych położonych na terytorium, na którym stosuje się Traktat, otwartych dla ruchu handlowego i obsługujących rocznie ponad 5 milionów pasażerów oraz do portu lotniczego o największym ruchu pasażerskim w każdym państwie członkowskim.</u></p>	<p>N</p> <p>T</p>	<p>Art. 77b ust. 10</p> <p>Art. 77c ust. 1</p>	<p>Zasada ogólna.</p> <p>Nowy art. 77b ust. 10 w brzmieniu: 10. Przepisów ust. 1-9 nie stosuje się do zarządzającego lotniskiem użytku publicznego obsługującym w ciągu roku nie więcej niż 5 000 000 pasażerów, które jest lotniskiem użytku publicznego obsługującym największą liczbę pasażerów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.</p> <p>Nowy art. 77c ust. 1 w brzmieniu: Art. 77c. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego obsługującym w ciągu roku więcej niż 5 000 000 pasażerów albo – jeśli żadne lotnisko użytku publicznego w Rzeczypospolitej Polskiej nie spełnia tego kryterium – lotniskiem użytku publicznego, które w roku kalendarzowym poprzedzającym rozpoczęcie konsultacji obsłużyło największą liczbę pasażerów spośród lotnisk na</p>	

		<p>3. Państwa członkowskie <u>publikują wykaz portów lotniczych</u> na ich terytorium, do których ma zastosowanie niniejsza dyrektywa. <u>Wykaz ten opiera się na danych pochodzących z Komisji (Eurostat) i jest aktualizowany co roku.</u></p> <p>4. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do opłat pobieranych za korzystanie z trasowych i terminalowych służb żeglugi powietrznej zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1794/2006 <u>ani do opłat pobieranych za korzystanie z usług obsługi naziemnej, o których mowa w załączniku do dyrektywy 96/67/WE; nie ma również zastosowania do opłat nakładanych, aby sfinansować udzielanie pomocy pasażerom niepełnosprawnym lub pasażerom o ograniczonej sprawności ruchowej, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1107/2006.</u></p> <p>5. Niniejsza dyrektywa pozostaje bez uszczerbku dla prawa każdego z państw członkowskich do stosowania dodatkowych środków regulacyjnych w odniesieniu do zarządzających portami lotniczymi na</p>	<p>T</p> <p>T</p> <p>N</p>	<p>Art. 77g</p> <p>Art. 75 ust. 1 i 2</p> <p>Art. 77d</p>	<p>terytorium Rzeczypospolitej Polskiej...</p> <p>Dodany art. 77g w brzmieniu: Art. 77g. 1. Liczbę obsłużonych pasażerów, o której mowa w art. 77a ust. 5, art. 77b ust. 1 i 10 oraz art. 77c ust. 1, ustala się na podstawie danych Eurostat dla ostatniego roku kalendarzowego poprzedzającego wyrażenie zgody, o której mowa w art. 77a ust. 1, lub rozpoczęcie konsultacji, o których mowa w art. 77 ust. 1, art. 77c lub art. 77f, dla którego dane te są dostępne. 2. Prezes Urzędu publikuje corocznie w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego i na stronie internetowej Urzędu wykaz lotnisk, o których mowa w art. 77c ust. 1.</p> <p>Zmiana brzmienia art. 75 ust 1 i 2: Art. 75. 1. Zarządzający lotniskiem może pobierać opłaty za korzystanie z obiektów, urządzeń lub usług udostępnianych wyłącznie przez tego zarządzającego lotniskiem, związanych ze startem, lądowaniem, oświetleniem, parkowaniem statków powietrznych lub obsługą ładunków (towarów i poczty) lub pasażerów (opłaty lotniskowe), z zastrzeżeniem ust. 3. Opłaty lotniskowe są pobierane od podmiotu na rzecz którego udostępniane są te obiekty, urządzenia lub usługi, w szczególności od użytkownika statku powietrznego lub innego eksploatującego statek powietrzny w momencie wykonywania operacji lotniczej. Opłaty lotniskowe obejmują również opłaty i dopłaty, o których mowa w ust. 4. 2. Opłaty lotniskowe nie obejmują usług, o których mowa w art. 176, a także korzystania z urządzeń i przestrzeni lotniska oraz scentralizowanej infrastruktury, o których mowa w art. 180 ust. 2 i 3.</p> <p>Zasada ogólna, w Polsce będzie miał zastosowanie nowy art. 77d ust. 1: 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego, o którym mowa w art. 77c ust. 1, po przeprowadzeniu konsultacji, o których mowa w</p>	<p>System zatwierdzania opłat lotniskowych w Polsce obowiązuje obecnie. Zasadnym jest jego utrzymanie dla największych lotnisk, mających</p>
--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------	--------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		jego terytorium, o ile środki te nie są sprzeczne z niniejszą dyrektywą lub z innymi odpowiednimi przepisami prawa wspólnotowego. W szczególności <u>może to obejmować środki nadzoru ekonomicznego, takie jak zatwierdzanie systemów pobierania opłat lub wysokości opłat, w tym metody pobierania opłat oparte na systemach zachęt lub określenie maksymalnego poziomu cen.</u>			art. 77 ust. 1, przedstawia do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu, z co najmniej kwartalnym wyprzedzeniem przed planowanym dniem wejścia w życie, taryfę opłat lotniskowych wraz z jej uzasadnieniem.	znaczącą pozycję na rynku, celem przeciwdziałaniu ewentualnym praktykom związanym z nadużywaniem pozycji dominującej i zapewnienia równowagi między zarządzającymi takimi lotniskami a użytkownikami tych lotnisk. Tym samym projekt ustawy w tym zakresie nie wprowadza dodatkowych wymogów, ale w odniesieniu do największego lotniska utrzymuje dotychczasową procedurę zatwierdzenia.
2.	Art. 2	<p>Definicje</p> <p>Do celów niniejszej dyrektywy:</p> <p>1) "port lotniczy" oznacza dowolny obszar lądowy specjalnie przeznaczony do wykonywania lądowań, startów i manewrów statków powietrznych, wraz z urządzeniami pomocniczymi wykorzystywanymi do tych celów w związku z wymogami dotyczącymi ruchu statków powietrznych i ich obsługi, w tym urządzeniami ułatwiającymi świadczenie handlowych usług przewozu lotniczego;</p> <p>2) "zarządzający portem lotniczym" oznacza podmiot, który w powiązaniu z inną działalnością lub ewentualnie niezależnie od niej, ma za zadanie – zgodnie z krajowymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi lub umowami – administrowanie i zarządzanie infrastrukturą portu lotniczego lub sieci portów lotniczych oraz koordynowanie i kontrolowanie działalności różnych operatorów w danym porcie lotniczym lub w danej sieci portów lotniczych;</p> <p>3) "użytkownik portu lotniczego" oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną odpowiedzialną za przewóz pasażerów, poczty lub ładunków drogą powietrzną do lub z danego portu lotniczego;</p> <p>4) "opłata lotniskowa" oznacza należność pobieraną na rzecz zarządzającego portem lotniczym, uiszczaną przez użytkowników portu lotniczego za korzystanie z</p>	N			
			N			
			N			
			T	Art. 75 ust. 1	Nowe brzmienie art. 75 ust. 1 (zgodne z definicją opłat lotniskowych): 1. Zarządzający lotniskiem może pobierać opłaty	

		<p><u>obiektów i urządzeń oraz usług udostępnianych wyłącznie przez zarządzającego portem lotniczym, związanych z lądowaniem, startem, oświetleniem i parkowaniem statków powietrznych oraz obsługa pasażerów i ładunków;</u></p> <p>5) "sieć portów lotniczych" oznacza <u>grupę portów lotniczych odpowiednio określonych jako taką przez państwo członkowskie i zarządzanych przez tego samego zarządzającego portem lotniczym.</u></p>	T	<p>Art. 77a ust. 1</p> <p>Nowy art. 77a ust. 1 w brzmieniu:</p> <p>1. Na wniosek zarządzającego lotniskiem użytku publicznego minister właściwy do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu, może w drodze decyzji administracyjnej:</p> <p>1) ustanowić sieć portów lotniczych stanowiącą grupę lotnisk użytku publicznego zarządzanych przez tego samego zarządzającego, w ramach której wprowadza się wspólny system opłat lotniskowych, albo</p> <p>2) wyrazić zgodę na zastosowanie przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego wspólnego systemu opłat lotniskowych na lotniskach użytku publicznego obsługujących to samo miasto lub konurbację</p> <p>- mając na uwadze realizację zasad niedyskryminacji oraz uwzględniając istniejące programy, strategię i decyzje w zakresie polityki transportowej dotyczącej lotnictwa cywilnego.</p>	<p>za korzystanie z obiektów, urządzeń lub usług udostępnianych wyłącznie przez tego zarządzającego lotniskiem, związanych ze startem, lądowaniem, oświetleniem, parkowaniem statków powietrznych lub obsługą ładunków (towarów i poczty) lub pasażerów (opłaty lotniskowe), z zastrzeżeniem ust. 3. Opłaty lotniskowe są pobierane od podmiotu na rzecz którego udostępniane są te obiekty, urządzenia lub usługi, w szczególności od użytkownika statku powietrznego lub innego eksploatującego statek powietrzny w momencie wykonywania operacji lotniczej. Opłaty lotniskowe obejmują również opłaty i dopłaty, o których mowa w ust. 4.</p>
3	Art. 3	<p>Zasada niedyskryminacji</p> <p>Państwa członkowskie zapewniają <u>niedyskryminowanie użytkowników portów lotniczych w zakresie opłat lotniskowych</u>, zgodnie z prawem wspólnotowym. Nie wyklucza to modulowania opłat lotniskowych ze względu na kwestie interesu publicznego i ogólnego, w tym kwestie środowiskowe. Kryteria stosowane w</p>	N	<p>Aktualne brzmienie art. 67 ust. 2:</p> <p>2. Warunki korzystania z lotnisk użytku publicznego, w tym opłaty za to korzystanie, mogą być zróżnicowane wyłącznie w sposób <u>niepowodujący dyskryminacji użytkowników i zapewniający zachowanie zasad uczciwej konkurencji (...).</u></p>	

		<p>przypadku takiego modulowania muszą być adekwatne, obiektywne i przejrzyste.</p>		<p>Doprecyzowanie art. 76</p> <p>Art. 76. 1. Nie pobiera się opłat lotniskowych na lotniskach użytku publicznego od podmiotu realizującego w interesie publicznym zadania związane z wykonaniem lotu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) w celu zapobiegania skutkom klęsk żywiołowych lub ich usunięcia oraz ratowania życia lub zdrowia ludzkiego, chyba że lot ten jest wykonywany w ramach prowadzonej działalności gospodarczej – potwierdzonego statusem lotu HOSP, SAR, HUM lub odpowiednią uwagą w planie lotu; 2) w przypadkach ochrony granic, zapewnienia bezpieczeństwa państwa lub porządku publicznego – potwierdzonego statusem lotu STATE, GARDA lub odpowiednią uwagą w planie lotu; 3) wyłącznie w celu przewozu, w oficjalnej misji, panującego monarchy i jego najbliższej rodziny, głowy państwa, przewodniczącego parlamentu lub jego izby, szefa rządu, ministra lub osoby zajmującej stanowisko równorzędne – potwierdzonego statusem lotu HEAD lub odpowiednią uwagą w planie lotu. <p>2. Podmiot, o którym mowa w ust. 1, przekazuje zarządzającemu lotniskiem użytku publicznego, nie później niż w ciągu 24 godzin od zaistnienia zdarzenia będącego podstawą do pobierania opłat lotniskowych, w sposób określony przez zarządzającego lotniskiem w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 121 ust. 3, kopię planu lotu</p>	<p>Proponuje się modyfikację art. 76, w celu dostosowania mechanizmu zwolnień z opłat lotniskowych funkcjonującego w art. 76 do prawa Unii Europejskiej, w szczególności stworzenia adekwatnych, obiektywnych i przejrzystych przesłanek w oparciu, o które przyznawane są zwolnienia z opłat lotniskowych w art. 76 ust. 1.</p>
--	--	-------------------------------------------------------------------------------------	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

				<p>potwierdzającego prawo do skorzystania ze zwolnienia.</p> <p>3. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego zawiera w taryfie opłat lotniskowych informację odnośnie lotów zwolnionych z opłat lotniskowych na podstawie ust. 1.</p> <p>4. W przypadku lotów wojskowych statków powietrznych oraz wojskowych statków powietrznych państw obcych wykonywanych na lotniskach, o których mowa w art. 60 ust. 3, opłaty lotniskowe określa się w umowie operacyjnej zawartej przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego oraz jednostkę organizacyjną wskazaną przez Ministra Obrony Narodowej, z uwzględnieniem udziału obu stron umowy w założeniu lotniska użytku publicznego oraz w ponoszeniu kosztów utrzymywania i eksploatacji tego lotniska.</p>	
4	Art. 4	<p>Sieć portów lotniczych</p> <p>Państwa członkowskie <u>mogą zezwolić zarządzającemu siecią portów lotniczych na wprowadzenie wspólnego i przejrzystego systemu opłat lotniskowych obejmującego sieć portów lotniczych.</u></p>	T	<p>Art. 77a ust. 1-3 i ust. 7</p> <p>Dodany art. 77a ust. 1-3 i ust. 7 w brzmieniu:</p> <p>Art. 77a. 1. Na wniosek zarządzającego lotniskiem użytku publicznego minister właściwy do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu, może w drodze decyzji administracyjnej:</p> <p>1) ustanowić sieć portów lotniczych stanowiącą grupę lotnisk użytku publicznego zarządzanych przez tego samego zarządzającego, w ramach której wprowadza się wspólny system opłat lotniskowych, albo</p> <p>2) wyrazić zgodę na zastosowanie przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego wspólnego systemu opłat lotniskowych na lotniskach użytku publicznego obsługujących to samo miasto lub konurbację</p> <p>- mając na uwadze realizację zasad niedyskryminacji oraz uwzględniając istniejące programy, strategie i decyzje w zakresie polityki transportowej dotyczącej lotnictwa cywilnego.</p> <p>2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, do wniosku o zgodę na zastosowanie wspólnego systemu opłat lotniskowych zarządzający lotniskiem dołącza zgody pozostałych</p>	

					<p>zarządzających lotniskami użytku publicznego planowanymi do objęcia tym systemem.</p> <p>3. Przed złożeniem wniosku, o którym mowa w ust. 1, zarządzający więcej niż jednym lotniskiem użytku publicznego albo jednym z lotnisk użytku publicznego obsługującym to samo miasto lub konurbację przeprowadza konsultacje z przewoźnikami lotniczymi stale korzystającymi z tych lotnisk, planowanych do objęcia siecią portów lotniczych albo wspólnym systemem opłat lotniskowych lub podmiotami ich reprezentującymi, w szczególności działającymi na tych lotniskach komitetami przewoźników lotniczych lub stowarzyszeniami przewoźników lotniczych, dotyczące propozycji ustanowienia odpowiednio sieci portów lotniczych albo wspólnego systemu opłat lotniskowych.</p> <p>7. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, warunki i tryb ustanawiania sieci portów lotniczych i wspólnego systemu opłat lotniskowych, o których mowa w ust. 1, mając na uwadze zapewnienie przejrzystości systemu opłat lotniskowych.</p>	<p>Ze względu na ogólną zasadę przejrzystości w ustalaniu opłat lotniskowych, ustanowienie sieci portów lotniczych ze wspólnym systemem opłat lotniskowych powinno być poprzedzone konsultacjami z użytkownikami.</p>
5	Art. 5	<p>Wspólne systemy opłat</p> <p><u>Po poinformowaniu Komisji oraz zgodnie z prawem wspólnotowym państwa członkowskie mogą zezwolić zarządzającemu portem lotniczym na zastosowanie wspólnego i przejrzystego systemu opłat w portach lotniczych obsługujących to samo miasto lub konurbację, pod warunkiem, że w każdym z tych portów lotniczych przestrzegane są wymagania dotyczące przejrzystości, o których mowa w art. 7.</u></p>	T	<p>Art. 77a</p> <p>Dodany art. 77a w brzmieniu:</p> <p>Art. 77a. 1. Na wniosek zarządzającego lotniskiem użytku publicznego minister właściwy do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu, może w drodze decyzji administracyjnej:</p> <p>1) ustanowić sieć portów lotniczych stanowiącą grupę lotnisk użytku publicznego zarządzanych przez tego samego zarządzającego, w ramach której wprowadza się wspólny system opłat lotniskowych, albo</p> <p>2) wyrazić zgodę na zastosowanie przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego wspólnego systemu opłat lotniskowych na lotniskach użytku publicznego obsługujących to samo miasto lub konurbację</p> <p>– mając na uwadze realizację zasad niedyskryminacji oraz uwzględniając istniejące programy, strategie i decyzje w zakresie polityki transportowej dotyczącej lotnictwa cywilnego.</p>		

				<p>2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, do wniosku o zgodę na zastosowanie wspólnego systemu opłat lotniskowych zarządzający lotniskiem dołącza zgody pozostałych zarządzających lotniskami użytku publicznego planowanymi do objęcia tym systemem.</p> <p>3. Przed złożeniem wniosku, o którym mowa w ust. 1, zarządzający więcej niż jednym lotniskiem użytku publicznego albo jednym z lotnisk użytku publicznego obsługującym to samo miasto lub konurbację przeprowadza konsultacje z przewoźnikami lotniczymi stale korzystającymi z tych lotnisk, planowanych do objęcia siecią portów lotniczych albo wspólnym systemem opłat lotniskowych lub podmiotami ich reprezentującymi, w szczególności działającymi na tych lotniskach komitetami przewoźników lotniczych lub stowarzyszeniami przewoźników lotniczych, dotyczące propozycji ustanowienia odpowiednio sieci portów lotniczych albo wspólnego systemu opłat lotniskowych.</p> <p>4. Przez przewoźnika lotniczego stale korzystającego z lotniska, o którym mowa w ust. 3, rozumie się przewoźnika lotniczego, o którym mowa w art. 77 ust. 2.</p> <p>5. W przypadku gdy co najmniej jedno z lotnisk planowanych do objęcia wspólnym systemem opłat lotniskowych dla lotnisk obsługujących to samo miasto lub konurbację:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) obsługuje w ciągu roku więcej niż 5 000 000 pasażerów, albo 2) obsłużyło największą liczbę pasażerów spośród lotnisk użytku publicznego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w roku kalendarzowym poprzedzającym złożenie wniosku o wyrażenie zgody na zastosowanie przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego wspólnego systemu opłat lotniskowych, jeżeli żadne lotnisko w Rzeczypospolitej Polskiej nie spełnia kryterium określonego w pkt 1 <p>– minister właściwy do spraw transportu, nie później niż na miesiąc przed dniem wyrażenia</p>	
--	--	--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

					<p>zgody na zastosowanie wspólnego systemu opłat lotniskowych, przesyła do Komisji Europejskiej informację o planowanym wyrażeniu tej zgody.</p> <p>6. W przypadku, o którym mowa w ust. 5, zarządzający lotniskiem przeprowadza w stosunku do każdego z lotnisk planowanych do objęcia wspólnym systemem opłat konsultacje zgodnie z art. 77c.</p> <p>7. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, warunki i tryb ustanawiania sieci portów lotniczych i wspólnego systemu opłat lotniskowych, o których mowa w ust. 1, mając na uwadze zapewnienie przejrzystości systemu opłat lotniskowych.</p>	
6	Art. 6 ust. 1	<p>Konsultacje i środki odwoławcze</p> <p>1. Państwa członkowskie zapewniają wprowadzenie obowiązkowej procedury regularnych <u>konsultacji między zarządzającym portem lotniczym a użytkownikami portu lotniczego albo przedstawicielami lub stowarzyszeniami użytkowników portu lotniczego, dotyczących funkcjonowania systemu opłat lotniskowych, wysokości opłat lotniskowych oraz – odpowiednio – jakości świadczonych usług. Konsultacje takie odbywają się przynajmniej raz w roku, o ile strony nie postanowią inaczej w trakcie ostatnich przeprowadzonych konsultacji.</u> Jeśli zostało zawarte wieloletnie porozumienie między zarządzającym portem lotniczym a użytkownikami portu lotniczego, konsultacje odbywają się zgodnie z postanowieniami takiego porozumienia. W każdym przypadku państwa członkowskie zachowują prawo do wystąpienia o częstsze prowadzenie konsultacji.</p>	T	<p>Art. 77 ust. 1</p> <p>Nowe brzmienie art. 77 ust. 1:</p> <p>1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego, przed wprowadzeniem lub zmianą opłat lotniskowych, opracowuje projekt taryfy opłat lotniskowych, z wyszczególnieniem wysokości opłat standardowych, dodatkowych i zniżek od tych opłat wraz z zasadami ich naliczania i udzielania oraz przeprowadza konsultacje projektu taryfy opłat lotniskowych z przewoźnikami lotniczymi stale korzystającymi z danego lotniska albo podmiotami ich reprezentującymi, w szczególności działającym na danym lotnisku komitetem przewoźników lotniczych lub stowarzyszeniami przewoźników lotniczych. Zarządzający lotniskiem może przeprowadzić konsultacje także z innymi podmiotami korzystającymi z obiektów, urządzeń lub usług, o których mowa w art. 75 ust. 1. Konsultacje dotyczą wysokości, struktury, zasad naliczania opłat lotniskowych oraz udzielania zniżek od tych opłat.</p> <p>Art. 77c ust. 1-3</p> <p>Dodany art. 77c ust. 1-3 w brzmieniu:</p> <p>Art. 77c. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego obsługującym w ciągu roku więcej niż 5 000 000 pasażerów albo – jeżeli żadne lotnisko użytku publicznego w Rzeczypospolitej Polskiej nie spełnia tego kryterium – lotniskiem użytku publicznego, które w roku kalendarzowym</p>		

				<p>poprzedzającym rozpoczęcie konsultacji obsłużyło największą liczbę pasażerów spośród lotnisk na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, oprócz realizacji obowiązku prowadzenia konsultacji, o których mowa w art. 77 ust. 1, jest obowiązany do corocznego prowadzenia konsultacji z podmiotami, o których mowa w art. 77 ust. 1, dotyczących funkcjonowania systemu opłat lotniskowych, wysokości tych opłat oraz jakości usług świadczonych w zamian za opłaty lotniskowe. W ramach prowadzonych konsultacji zarządzający lotniskiem przekazuje podmiotom, o których mowa w art. 77 ust. 1, informacje dotyczące, w szczególności metody ustalania opłat oraz związanych z opłatami kosztów i przychodów, w tym pochodzących ze środków publicznych, jak również usług i elementów infrastruktury udostępnianych w zamian za pobierane opłaty, w tym stopnia wykorzystania tej infrastruktury oraz prognoz dotyczących ruchu lotniczego i opłat, a także planów rozwoju infrastruktury i ich wpływu na przepustowość portu lotniczego.</p> <p>2. Przepisu ust. 1 zdanie pierwsze nie stosuje się, jeżeli w trakcie ostatnich przeprowadzonych konsultacji, o których mowa w ust. 1 albo art. 77 ust. 1, zawarte zostało porozumienie między zarządzającym lotniskiem a podmiotami, o których mowa w art. 77 ust. 1, w którym został określony inny termin prowadzenia konsultacji. W takim przypadku konsultacje prowadzone są w terminie określonym w tym porozumieniu.</p> <p>3. Prezes Urzędu może z urzędu albo na uzasadniony wniosek przewoźnika lotniczego, o którym mowa w art. 77 ust. 2, lub podmiotu reprezentującego takich przewoźników, nakazać zarządzającemu tym lotniskiem przeprowadzenie dodatkowych konsultacji, wskazując jednocześnie na uzasadnienie dla takiego żądania. Zakres konsultacji jest tożsamy z zakresem określonym w ust. 1.</p>	
--	--	--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

7	Art. 6 ust. 2	<p>Państwa członkowskie zapewniają, w miarę możliwości, wprowadzanie zmian systemu lub wysokości opłat lotniskowych w drodze <u>porozumienia pomiędzy zarządzającym portem lotniczym a użytkownikami portu lotniczego</u>. W tym celu zarządzający portem lotniczym <u>przedkłada użytkownikom portu lotniczego wszelkie propozycje zmian systemu lub wysokości opłat lotniskowych wraz z uzasadnieniem proponowanych zmian</u> nie później niż na cztery miesiące przed ich wejściem w życie, chyba że występują wyjątkowe okoliczności, których uzasadnienie przedstawia się użytkownikom portu lotniczego. <u>Zarządzający danym portem lotniczym organizuje konsultacje w sprawie proponowanych zmian z udziałem użytkowników portu lotniczego i uwzględnia ich opinie przed podjęciem decyzji</u>. Zarządzający portem lotniczym zwykle publikuje podjętą decyzję lub zalecenie nie później niż dwa miesiące przed jej wejściem w życie. <u>W przypadku gdy pomiędzy zarządzającym portem lotniczym a użytkownikami nie zostało osiągnięte porozumienie w sprawie proponowanych zmian, zarządzający portem lotniczym uzasadnia swoją decyzję, uwzględniając opinie wyrażone przez użytkowników portu lotniczego</u>.</p>	T	Art. 77 ust. 1 oraz 3-5	<p>Nowe brzmienie art. 77 ust. 1 oraz 3-5:</p> <p>Art. 77. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego, przed wprowadzeniem lub zmianą opłat lotniskowych, opracowuje projekt taryfy opłat lotniskowych, z wyszczególnieniem wysokości opłat standardowych, dodatkowych i zniżek od tych opłat wraz z zasadami ich naliczania i udzielania oraz przeprowadza konsultacje projektu taryfy opłat lotniskowych z przewoźnikami lotniczymi stale korzystającymi z danego lotniska albo podmiotami ich reprezentującymi, w szczególności działającym na danym lotnisku komitetem przewoźników lotniczych lub stowarzyszeniami przewoźników lotniczych. Zarządzający lotniskiem może przeprowadzić konsultacje także z innymi podmiotami korzystającymi z obiektów, urządzeń lub usług, o których mowa w art. 75 ust. 1. Konsultacje dotyczą wysokości, struktury, zasad naliczania opłat lotniskowych oraz udzielania zniżek od tych opłat.</p> <p>(..)</p> <p>3. Celem konsultacji, o których mowa w ust. 1, jest przekazanie informacji dotyczących proponowanych opłat lotniskowych i uzyskanie opinii podmiotów, o których mowa w ust. 1, oraz osiągnięcie przez strony porozumienia w sprawie taryfy opłat lotniskowych w możliwie najszerszym zakresie.</p> <p>4. Podmioty, o których mowa w ust. 1, przedstawiają opinie wraz z uzasadnieniem, w szczególności dotyczącym wpływu proponowanych zmian na ich sytuację ekonomiczno-operacyjną. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego, przed podjęciem decyzji w sprawie taryfy opłat lotniskowych, rozpatruje przedstawione z uzasadnieniem opinie, a w przypadku ich nieuwzględnienia sporządza uzasadnienie, które przekazuje niezwłocznie podmiotom, o których mowa w ust. 1.</p> <p>5. Prezes Urzędu może zażądać od zarządzającego lotniskiem użytku publicznego przedstawienia</p>	
---	----------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---	--------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

				<p>dokumentacji potwierdzającej właściwe przeprowadzenie konsultacji, o których mowa w ust. 1, w tym opinii podmiotów, o których mowa w ust. 1, oraz uzasadnienia ich nieuwzględnienia.</p> <p>Art. 77d ust. 1 i 2</p> <p>Nowy art. 77d ust. 1 i 2</p> <p>Art. 77d. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego, o którym mowa w art. 77c ust. 1, po przeprowadzeniu konsultacji, o których mowa w art. 77 ust. 1, przedstawia do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu, z co najmniej kwartalnym wyprzedzeniem przed planowanym dniem wejścia w życie, taryfę opłat lotniskowych wraz z jej uzasadnieniem.</p> <p>2. W przypadkach uzasadnionych wyjątkowymi, niemożliwymi do przewidzenia wcześniejszymi okolicznościami, na wniosek zarządzającego lotniskiem użytku publicznego zawierający uzasadnienie opisujące te okoliczności, Prezes Urzędu może wyrazić zgodę na skrócenie terminu, o którym mowa w ust. 1. Termin przedstawienia taryfy opłat lotniskowych do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu nie może być jednak krótszy niż 2 miesiące przed planowanym dniem wejścia tej taryfy w życie.</p> <p>Określone w dyrektywie terminy prowadzenia konsultacji zawarte zostaną w rozporządzeniu wykonawczym wydawanym na podstawie nowego art. 77j w ramach trybu prowadzenia konsultacji:</p> <p>Art. 77j. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) szczegółowe warunki, sposób i tryb prowadzenia konsultacji, o których mowa w art. 77 ust. 1 i 77c, w tym zakres przedstawianych informacji (...)</p>	
8	Art. 6 ust. 3	3. W przypadku sporu w sprawie decyzji o opłatach lotniskowych podjętej przez zarządzającego portem lotniczym, państwa członkowskie zapewniają każdej ze stron możliwość ubiegania się o interwencję	N	<p>Przepis w Polsce nie będzie miał zastosowania w związku z art. 6 ust. 5 dyrektywy (WE) 2009/12:</p> <p>„5. Państwo członkowskie może odstąpić od</p>	

		niezależnego organu nadzorującego, o którym mowa w art. 11, który bada zasadność zmian systemu lub wysokości opłat lotniskowych.			stosowania ust. 3 i 4 w odniesieniu do zmian wysokości lub struktury opłat lotniskowych w tych portach lotniczych, dla których: a) istnieje obowiązkowa procedura na mocy prawa krajowego, zgodnie z którą opłaty lotniskowe lub ich maksymalną wysokość ustala lub <u>zatwierdza niezależny organ nadzorujący</u> ; lub (...)" Opłaty będą podlegały zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego na podstawie art. 77d ustawy Prawo lotnicze.	
9	Art. 6 ust. 4	4. Zmiana systemu lub wysokości opłat lotniskowych wprowadzona przez zarządzającego portem lotniczym – o ile została zakwestionowana przed niezależnym organem nadzorującym – nie może wejść w życie przed zbadaniem sprawy przez ten organ. Niezależny organ nadzorujący w okresie czterech tygodni od przedstawienia mu sprawy podejmuje tymczasową decyzję o wprowadzeniu w życie zmiany opłat lotniskowych, chyba że ostateczna decyzja może zostać podjęta w tym samym terminie.	N		Przepis w Polsce nie będzie miał zastosowania w związku z art. 6 ust. 5 dyrektywy (WE) 2009/12: „5. Państwo członkowskie może odstąpić od stosowania ust. 3 i 4 w odniesieniu do zmian wysokości lub struktury opłat lotniskowych w tych portach lotniczych, dla których: a) istnieje obowiązkowa procedura na mocy prawa krajowego, zgodnie z którą opłaty lotniskowe lub ich maksymalną wysokość ustala lub <u>zatwierdza niezależny organ nadzorujący</u> ; lub (...)" Opłaty będą podlegały zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego na podstawie art. 77c ustawy Prawo lotnicze.	
10	Art. 6 ust. 5	5. Państwo członkowskie może odstąpić od stosowania ust. 3 i 4 w odniesieniu do zmian wysokości lub struktury opłat lotniskowych w tych portach lotniczych, dla których: a) istnieje obowiązkowa procedura na mocy prawa krajowego, zgodnie z którą opłaty lotniskowe lub ich maksymalną wysokość ustala lub <u>zatwierdza niezależny organ nadzorujący</u> ; lub b) istnieje obowiązkowa procedura na mocy prawa krajowego, zgodnie z którą niezależny organ nadzorujący bada – regularnie lub w odpowiedzi na wnioski zainteresowanych stron – czy w takich portach ma miejsce skuteczna konkurencja. W przypadku gdy jest to uzasadnione wynikami takiego badania, państwa członkowskie postanawiają, że opłaty lotniskowe lub ich	T	Art. 77d	Dodany art. 77d w brzmieniu: Art. 77d. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego, o którym mowa w art. 77c ust. 1, po przeprowadzeniu konsultacji, o których mowa w art. 77 ust. 1, przedstawia do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu, z co najmniej kwartalnym wyprzedzeniem przed planowanym dniem wejścia w życie, taryfę opłat lotniskowych wraz z jej uzasadnieniem. 2. W przypadkach uzasadnionych wyjątkowymi, niemożliwymi do przewidzenia wcześniej okolicznościami, na wniosek zarządzającego lotniskiem użytku publicznego zawierający uzasadnienie opisujące te okoliczności, Prezes Urzędu może wyrazić zgodę na skrócenie terminu, o którym mowa w ust. 1. Termin przedstawienia	

		<p>maksymalna wysokość są określane lub zatwierdzane przez niezależny organ nadzorujący. Decyzję tę stosuje się tak długo, jak to konieczne, w oparciu o badanie przeprowadzone przez ten organ.</p> <p>Procedury, warunki i kryteria stosowane do celów niniejszego ustępu przez państwo członkowskie są adekwatne, obiektywne, niedyskryminujące i przejrzyste.</p>		<p>taryfy opłat lotniskowych do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu nie może być jednak krótszy niż 2 miesiące przed planowanym dniem wejścia tej taryfy w życie.</p> <p>3. Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio do zmiany poszczególnych postanowień taryfy opłat lotniskowych.</p> <p>4. Przepisu ust. 3 nie stosuje się do usunięcia oczywistej omyłki pisarskiej w taryfie opłat lotniskowych oraz do zmian wynikających bezpośrednio ze zmiany przepisów prawa w zakresie innym niż przepisy ustawy dotyczące opłat lotniskowych, pod warunkiem, że zmiany te nie mają wpływu na wysokość opłat lotniskowych lub zniżek. W takiej sytuacji zarządzający lotniskiem dokonuje samodzielnie zmiany postanowień taryfy i przekazuje zmienioną taryfę do wiadomości Prezesa Urzędu. Zmiana wchodzi w życie pod warunkiem, że w terminie 7 dni od dnia jej otrzymania Prezes Urzędu nie wyrazi sprzeciwu.</p> <p>5. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, odmawia zatwierdzenia taryfy opłat lotniskowych albo jej części lub nakazuje jej zmianę w przypadku, gdy jest ona niezgodna z zasadami dotyczącymi ustalania opłat lotniskowych ustalonymi w Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2, prawie lotniczym, przepisach prawa Unii Europejskiej lub w przepisach międzynarodowych, w tym gdy zarządzający lotniskiem nie dopełnił obowiązku przeprowadzenia konsultacji zgodnie z art. 77 lub art. 77c. W decyzji Prezes Urzędu określa, czy zarządzający lotniskiem użytku publicznego jest obowiązany do ponownego przeprowadzenia konsultacji, o których mowa w art. 77 ust. 1, biorąc pod uwagę zakres nakazanej zmiany oraz jej wpływ na przewoźników lotniczych.</p> <p>6. Prezes Urzędu może, w drodze decyzji administracyjnej, odmówić zatwierdzenia taryfy opłat lotniskowych albo jej części lub nakazać jej zmianę w przypadku, gdy w sposób istotny i</p>	
--	--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

					nieuzasadniony odbiega ona od informacji przedstawionych w zatwierdzonym planie generalnym, o którym mowa w art. 55 ust. 5, lub gdy zarządzający lotniskiem użytku publicznego nie dopełnił obowiązku, o którym mowa w art. 77e ust. 1.	
11	Art. 7 ust. 1	<p>Przejrzystość</p> <p>1. Państwa członkowskie zapewniają – za każdym razem, kiedy mają się odbyć konsultacje, o których mowa w art. 6 ust. 1 – przekazanie przez zarządzającego portem lotniczym wszystkim użytkownikom portu lotniczego albo przedstawicielom lub stowarzyszeniom użytkowników portu lotniczego informacji na temat elementów, na podstawie których określa się system lub wysokość wszystkich opłat nakładanych w każdym porcie lotniczym przez zarządzającego portem lotniczym. Informacje te obejmują co najmniej:</p> <p>a) wykaz usług i elementów infrastruktury udostępnianych w zamian za pobieraną opłatę lotniskową;</p> <p>b) metodę ustalania opłat lotniskowych;</p> <p>c) ogólną strukturę kosztów w odniesieniu do obiektów i urzędzeń oraz usług, których dotyczą opłaty lotniskowe;</p> <p>d) przychody z różnych opłat i łączny koszt objętych nimi usług;</p> <p>e) wszelkie finansowanie przez organy publiczne obiektów i urzędzeń oraz usług, których dotyczą opłaty lotniskowe;</p> <p>f) prognozy sytuacji portu lotniczego w zakresie opłat, wzrostu ruchu i planowanych inwestycji;</p> <p>g) faktyczny stopień wykorzystania infrastruktury i wyposażenia portu lotniczego w danym okresie; oraz</p> <p>h) prognozowane rezultaty głównych przewidywanych inwestycji w zakresie ich wpływu na przepustowość portu lotniczego.</p>	T	<p>Art. 77c ust. 1</p> <p>Art. 77j i rozporządź</p>	<p>Art. 77c ust. 1 w brzmieniu:</p> <p>1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego obsługującym w ciągu roku więcej niż 5 000 000 pasażerów albo – jeśli żadne lotnisko użytku publicznego w Rzeczypospolitej Polskiej nie spełnia tego kryterium – lotniskiem użytku publicznego, które w roku kalendarzowym poprzedzającym rozpoczęcie konsultacji obsłużyło największą liczbę pasażerów spośród lotnisk na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, oprócz realizacji obowiązku prowadzenia konsultacji, o których mowa w art. 77 ust. 1, jest obowiązany do corocznego prowadzenia konsultacji z podmiotami, o których mowa w art. 77 ust. 1, dotyczących funkcjonowania systemu opłat lotniskowych, wysokości tych opłat oraz jakości usług świadczonych w zamian za opłaty lotniskowe. W ramach prowadzonych konsultacji zarządzający lotniskiem przekazuje podmiotom, o których mowa w art. 77 ust. 1, informacje dotyczące, w szczególności metody ustalania opłat oraz związanych z opłatami kosztów i przychodów, w tym pochodzących ze środków publicznych, jak również usług i elementów infrastruktury udostępnianych w zamian za pobierane opłaty, w tym stopnia wykorzystania tej infrastruktury oraz prognoz dotyczących ruchu lotniczego i opłat, a także planów rozwoju infrastruktury i ich wpływu na przepustowość portu lotniczego.</p> <p>Zapisany w dyrektywie szczegółowy katalog prowadzenia zostanie określony w rozporządzeniu wykonawczym wydawanym na podstawie nowego art. 77j w ramach trybu</p>	

				enie wyko nawc ze	prowadzenia konsultacji: Art. 77j. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia: 1) szczegółowe warunki, sposób i tryb prowadzenia konsultacji, o których mowa w art. 77 ust. 1 i 77c, w tym zakres przedstawianych informacji (...).	
12	Art. 7 ust. 2	2. Państwa członkowskie zapewniają przekazywanie przez użytkowników portu lotniczego zarządzającemu portem lotniczym – przed każdymi konsultacjami, o których mowa w art. 6 ust. 1 – informacji obejmujących w szczególności: a) prognozy dotyczące ruchu; b) prognozy dotyczące składu i przewidywanego wykorzystania własnej floty; c) swoje projekty rozwoju w danym porcie lotniczym; oraz d) swoje wymagania wobec danego portu lotniczego.	T	Art. 77c ust. 4 Art. 77j i rozporządzenie wyko nawc ze	Dodany art. 77c ust. 4 w brzmieniu: 4. Na wniosek zarządzającego lotniskiem, o którym mowa w ust. 1, przed przeprowadzeniem konsultacji, o których mowa w ust. 1, ust. 3 lub art. 77 ust. 1, przewoźnicy lotniczy są obowiązani przedstawić zarządzającemu lotniskiem informacje dotyczące w szczególności prognoz ruchu, rodzaju i liczby eksploatowanych statków powietrznych oraz ich działalności na tym lotnisku. Zapisany w dyrektywie szczegółowy katalog prowadzenia zostanie określony w rozporządzeniu wykonawczym wydawanym na podstawie nowego art. 77j w ramach trybu prowadzenia konsultacji: Art. 77j. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia: 1) szczegółowe warunki, sposób i tryb prowadzenia konsultacji, o których mowa w art. 77 ust. 1 i 77c, w tym zakres przedstawianych informacji (...).	
13	Art. 7 ust. 3	3. Z zastrzeżeniem przepisów krajowych, informacje przekazywane na podstawie niniejszego artykułu uważa się za poufne lub wrażliwe z punktu widzenia ekonomiki podmiotu i w związku z tym traktuje się je w odpowiedni sposób. W przypadku zarządzających portami lotniczymi, którzy są notowani na giełdzie, w szczególności przestrzegane są przepisy dotyczące obrotu giełdowego.	T	Art. 77 ust. 6	Nowe brzmienie art. 77 ust. 6: 6. Informacje przekazywane podczas konsultacji, o których mowa w ust. 1 i art. 77c ust. 1 i 3, stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503, z późn. zm.).	
14	Art. 8	Nowa infrastruktura Państwa członkowskie zapewniają przeprowadzenie przez zarządzającego portem lotniczym konsultacji z użytkownikami portu lotniczego przed sfinalizowaniem	T	Art. 77f	Nowy art. 77f: Art. 77f. 1. Przed podjęciem decyzji o inwestycji o dużej skali, zarządzający lotniskiem użytku publicznego, o którym mowa w art. 77c ust. 1, jest obowiązany do przeprowadzenia konsultacji z	

		planów dotyczących nowych projektów infrastrukturalnych.			podmiotami, o których mowa w art. 77 ust. 1, dotyczących planowanych inwestycji. Konsultacje te mogą odbywać się w ramach konsultacji opłat lotniskowych, o których mowa w art. 77 ust. 1 lub art. 77c, albo w ramach negocjacji w sprawie jakości świadczonych usług, o których mowa w art. 77e ust. 1. 2. Za inwestycję o dużej skali, o której mowa w ust. 1, uznaje się każdą inwestycję polegającą na rozbudowie lub przebudowie istniejącej lub budowie nowej infrastruktury, wpływającą w sposób znaczący na przepustowość poszczególnych elementów infrastruktury lotniska, w szczególności pasa startowego i terminalu pasażerskiego. 3. Prezes Urzędu może zażądać od zarządzającego lotniskiem, o którym mowa w ust. 1, przedstawienia informacji o przebiegu i wynikach konsultacji, o których mowa w ust. 1.	
15	Art. 9 ust. 1	Normy jakości 1. Aby zapewnić niezakłócone i efektywne funkcjonowanie danego portu lotniczego, państwa członkowskie podejmują niezbędne środki w celu umożliwienia zarządzającemu portem lotniczym oraz przedstawicielom lub stowarzyszeniom użytkowników portu lotniczego <u>rozpoczęcie negocjacji mających na celu zawarcie porozumienia o poziomie usług dotyczącego jakości usług świadczonych w porcie lotniczym. Negocjacje w sprawie jakości usług mogą być prowadzone w ramach konsultacji, o których mowa w art. 6 ust. 1.</u>	T	Art. 77e ust. 1	Dodany art. 77e ust. 1 w brzmieniu: Art. 77e. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego, o którym mowa w art. 77c ust. 1, jest obowiązany do rozpoczęcia negocjacji z przewoźnikami lotniczymi, o których mowa w art. 77 ust. 2 lub podmiotami ich reprezentującymi, celem zawarcia porozumienia w sprawie jakości świadczonych przez niego usług. Negocjacje w sprawie jakości usług mogą być prowadzone w ramach konsultacji, o których mowa w art. 77 ust. 1 lub w art. 77c.	
16	Art. 9 ust. 2	2. W każdym takim porozumieniu o poziomie usług <u>określa się poziom usług świadczonych przez zarządzającego portem lotniczym uwzględniając rzeczywisty system lub wysokość opłat lotniskowych oraz poziom usług, do których uprawnieni są użytkownicy portu lotniczego w zamian za opłaty lotniskowe.</u>	T	Art. 77e ust. 2	Dodany art. 77e ust. 2 w brzmieniu: 2. W porozumieniu określa się co najmniej poziom usług świadczonych przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego, uwzględniając system lub wysokość opłat lotniskowych oraz poziom usług, do którego uprawnieni są przewoźnicy lotniczy w zamian za opłaty lotniskowe.	
17	Art. 10	Zróżnicowanie usług	T	Art. 77i	Dodany art. 77i ust. 1 w brzmieniu: Art. 77i. 1. Zarządzający lotniskiem użytku	

	ust. 1	1. Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki umożliwiające zarządzającemu portem lotniczym <u>zróżnicowanie jakości i zakresu poszczególnych usług świadczonych w porcie lotniczym, w terminalach lub w ich częściach, co ma na celu udostępnienie usług dostosowanych do indywidualnych potrzeb lub udostępnienie przeznaczonego do danego celu terminalu lub jego części. Wysokość opłat lotniskowych może być zróżnicowana zależnie od jakości, zakresu i kosztów takich usług lub w oparciu o jakiegokolwiek inne obiektywne i przejrzyste przesłanki.</u> Bez uszczerbku dla art. 3, zarządzający portami lotniczymi dysponują swobodą we wprowadzaniu takich zróżnicowanych opłat lotniskowych.		ust. 1	publicznego może zróżnicować wysokość opłat lotniskowych ze względu na: 1) jakość, zakres lub koszty dotyczące korzystania z obiektów, urządzeń lub poszczególnych usług świadczonych przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego na lotnisku, w tym w terminalach lub ich częściach, w celu zapewnienia podmiotom, o których mowa w art. 75 ust. 1, usług dostosowanych do ich indywidualnych potrzeb lub udostępnienia tym podmiotom przeznaczonego do danego celu terminalu lub jego części, lub 2) jakiegokolwiek inne obiektywne i przejrzyste przesłanki – pod warunkiem zachowania zasad niedyskryminacji i równego traktowania.	
18	Art. 10 ust. 2	2. Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki, aby <u>wszystkim użytkownikom portu lotniczego pragnącym korzystać z usług dostosowanych do indywidualnych potrzeb lub z przeznaczonego do danego celu terminalu lub jego części umożliwić dostęp do tych usług i terminalu lub jego części.</u> W przypadku <u>gdy o dostęp do usług dostosowanych do indywidualnych potrzeb lub o dostęp do przeznaczonego do danego celu terminalu lub jego części ubiega się więcej użytkowników portu lotniczego niż może mieć do nich dostęp z uwagi na ograniczenia przepustowości, dostęp jest zapewniany na podstawie adekwatnych, obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych kryteriów.</u> Kryteria te może określić zarządzający portem lotniczym, a państwa członkowskie mogą wymagać, aby kryteria te zatwierdził niezależny organ nadzorujący.	T	Art. 77i ust. 2-6	Dodany art. 77i ust. 2-6 w brzmieniu: 2. Dostęp do obiektów, urządzeń lub poszczególnych usług dostosowanych do indywidualnych potrzeb, o których mowa w ust. 1, jest otwarty dla wszystkich podmiotów, o których mowa w art. 75 ust. 1, z zastrzeżeniem ust. 3. 3. W przypadku gdy o dostęp do obiektów, urządzeń lub poszczególnych usług dostosowanych do indywidualnych potrzeb, o których mowa w ust. 1, ubiega się większa liczba podmiotów niż może uzyskać ten dostęp ze względu na ograniczenia przepustowości lotniska, zarządzający lotniskiem użytku publicznego zapewnia do nich dostęp na podstawie podanych do publicznej wiadomości w sposób zwyczajowo przyjęty kryteriów określonych przez tego zarządzającego. 4. Kryteria, o których mowa w ust. 3, powinny być adekwatne, obiektywne, przejrzyste i niedyskryminacyjne. 5. W przypadku uznania, iż określone przez zarządzającego lotniskiem kryteria, o których mowa w ust. 3, nie spełniają wymagań określonych w ust. 4, podmiot, o którym mowa w art. 75 ust. 1, lub podmiot reprezentujący takie podmioty, może zwrócić się do Prezesa Urzędu z	Nadzór Prezesa Urzędu nad kryteriami ma zapewnić przestrzeganie zasady równego traktowania użytkowników lotniska.

					wnioskiem o zbadanie ich zgodności w tym zakresie i nakazanie ich zmiany. 6. Prezes Urzędu, z urzędu lub na wniosek podmiotów, o których mowa w ust. 5, w drodze decyzji administracyjnej, nakazuje zarządzającemu lotniskiem zmianę kryteriów, o których mowa w ust. 3, w przypadku uznania, iż nie spełniają one wymagań określonych w ust. 4.	
19	Art. 11 ust. 1	Niezależny organ nadzorujący 1. Państwa członkowskie wyznaczają lub powołują niezależny organ jako swój krajowy niezależny organ nadzorujący, po to aby zapewnić prawidłowe stosowanie środków podejmowanych zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy oraz wykonywać przynajmniej te zadania, które zostały przydzielone na mocy art. 6. Organem tym może być podmiot, któremu państwo członkowskie zleciło stosowanie dodatkowych środków regulacyjnych, o których mowa w art. 1 ust. 5, w tym zatwierdzanie systemów opłat lotniskowych lub wysokości opłat lotniskowych, pod warunkiem że podmiot ten spełnia wymogi określone w ust. 3 niniejszego artykułu.	N		Zasada ogólna	
20	Art. 11 ust. 2	2. Zgodnie z prawem krajowym niniejsza dyrektywa nie uniemożliwia niezależnemu organowi nadzorującemu przekazywania – pod jego nadzorem i przy jego pełnej odpowiedzialności – zadania wprowadzenia w życie niniejszej dyrektywy innym niezależnym organom nadzorującym, pod warunkiem że wprowadzanie w życie odbywa się zgodnie z takimi samymi normami.	N			
21	Art. 11 ust. 3	3. Państwa członkowskie gwarantują niezależność organu nadzorującego, zapewniając jego odrębność prawną i niezależność funkcyjną od jakiegokolwiek zarządzającego portem lotniczym i przewoźnika lotniczego. Państwa członkowskie, które zachowują prawo własności względem portów lotniczych, zarządzających portami lotniczymi lub przewoźników lotniczych lub które zachowują kontrolę nad zarządzającymi portami lotniczymi lub przewoźnikami lotniczymi, zapewniają aby zadania związane z tym prawem własności lub z kontrolą nie zostały powierzone niezależnemu organowi nadzorującemu. Państwa członkowskie zapewniają bezstronne i przejrzyste	N			

		wykonywanie uprawnień przez niezależny organ nadzorujący.				
22	Art. 11 ust. 4	4. Państwa członkowskie zgłaszają Komisji nazwę i adres niezależnego organu nadzorującego, informacje o przydzielonych mu zadaniach i zakresie odpowiedzialności oraz informacje o środkach zastosowanych w celu zapewnienia zgodności z ust. 3.	N			
23	Art. 11 ust. 5	5. Państwa członkowskie mogą utworzyć mechanizm finansowania dla niezależnego organu nadzorującego, który może obejmować nałożenie opłaty na użytkowników portów lotniczych i zarządzających portami lotniczymi.	N			
24	Art. 11 ust. 6	6. Państwa członkowskie zapewniają podjęcie – w odniesieniu do sporów, o których mowa w art. 6 ust. 3 – środków mających na celu: a) ustanowienie procedury rozstrzygnięcia sporów między zarządzającym portem lotniczym a użytkownikami portu lotniczego; b) określenie warunków, na jakich można zażądać rozstrzygnięcia sporu przez niezależny organ nadzorujący. Organ ten w szczególności odrzuca skargę, którą uważa za nienależycie uzasadnioną lub nieodpowiednio udokumentowaną; oraz c) określenie kryteriów rozpatrywania sporów w celu ich rozstrzygnięcia. Wspomniane procedury, warunki i kryteria są niedyskryminacyjne, przejrzyste i obiektywne.	N		Przepis w Polsce nie będzie miał zastosowania w związku z art. 6 ust. 5 dyrektywy (WE) 2009/12: „5. Państwo członkowskie może odstąpić od stosowania ust. 3 i 4 w odniesieniu do zmian wysokości lub struktury opłat lotniskowych w tych portach lotniczych, dla których: a) istnieje obowiązkowa procedura na mocy prawa krajowego, zgodnie z którą opłaty lotniskowe lub ich maksymalną wysokość ustala lub <u>zatwierdza niezależny organ nadzorujący</u> ; lub (...)” Opłaty będą podlegały zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego na podstawie art. 77c ustawy Prawo lotnicze.	
25	Art. 11 ust. 7	7. Przy weryfikacji zasadności zmiany systemu lub wysokości opłat lotniskowych zgodnie z art. 6, <u>niezależny organ nadzorujący uzyskuje od zainteresowanych stron dostęp do niezbędnych informacji i jest zobowiązany do konsultacji z zainteresowanymi stronami w celu podjęcia decyzji</u> . Bez uszczerbku dla art. 6 ust. 4 organ ten wydaje ostateczną decyzję możliwie jak najszybciej, a w każdym przypadku w terminie czterech miesięcy od przedstawienia mu sprawy. W wyjątkowych i należycie uzasadnionych przypadkach okres ten może zostać przedłużony o dwa miesiące. Decyzje niezależnego organu nadzorującego są wiążące, bez uszczerbku dla kontroli parlamentarnej lub	T	Art. 77 ust. 5 Art. 77d ust. 1	Dodany art. 77 ust. 5 w brzmieniu: 5. Prezes Urzędu może zażądać od zarządzającego lotniskiem użytku publicznego przedstawienia dokumentacji potwierdzającej właściwe przeprowadzenie konsultacji, o których mowa w ust. 1, w tym opinii podmiotów, o których mowa w ust. 1, oraz uzasadnienia ich nieuwzględnienia. Dodany art. 77d ust. 1 w brzmieniu: Zarządzający lotniskiem użytku publicznego, o którym mowa w art. 77c ust. 1, po przeprowadzeniu konsultacji, o których mowa w art. 77 ust. 1, przedstawia do zatwierdzenia	

		sądowej, zgodnie z procedurą mającą zastosowanie w państwie członkowskim.			Prezesowi Urzędu, z co najmniej kwartalnym wyprzedzeniem przed planowanym dniem wejścia w życie, taryfę opłat lotniskowych wraz z jej uzasadnieniem.	
				Art. 77j	Uszczegółowienie trybu zatwierdzania opłat zostanie zawarte w rozporządzeniu wykonawczym wydawanym na podstawie nowego art. 77j w ramach trybu prowadzenia konsultacji: Art. 77j. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia: (...) 3) tryb zatwierdzania taryfy opłat lotniskowych (...)	
26	Art. 11 ust. 8	8. Niezależny organ nadzorujący publikuje roczne sprawozdanie ze swojej działalności.	T	Art. 77k	Nowy art. 77k w brzmieniu: Art. 77k. 1. Prezes Urzędu sporządza roczne sprawozdanie z realizacji zadań z zakresu nadzoru nad opłatami lotniskowymi. 2. Sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1, publikowane jest na stronie internetowej Urzędu.	
27	Art. 12 ust. 1	Sprawozdanie i przegląd 1. W terminie do dnia 15 marca 2013 r. Komisja przekazuje Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ze stosowania niniejszej dyrektywy oceniające postępy w osiągnięciu jej celów oraz, w stosownych przypadkach, wszelkie odpowiednie wnioski.	N			
28	Art. 12 ust. 2	2. Państwa członkowskie i Komisja współpracują przy stosowaniu niniejszej dyrektywy, w szczególności w odniesieniu do gromadzenia informacji potrzebnych do sporządzenia sprawozdania, o którym mowa w ust. 1.	N			
29	Art. 13 ust. 1	Transpozycja 1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy w terminie do dnia 15 marca 2011 r. Niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie	N			

		towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia są określone przez państwa członkowskie.				
30	Art. 13 ust. 2	2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.	N			
31	Art. 14	Wejście w Życie Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.	N			
32	Art. 15	Adresaci Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.	N			
33	-	- (dodatkové zmiany)	-	Art. 77b	Dodany art. 77b w brzmieniu: Art. 77b. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego obsługującym w ciągu roku nie więcej niż 5 000 000 pasażerów przekazuje Prezesowi Urzędu, do wiadomości, nie później niż na 40 dni przed planowanym terminem wejścia w życie taryfy opłat lotniskowych, ustaloną przez niego, po przeprowadzeniu konsultacji, o których mowa w art. 77, taryfę opłat lotniskowych. 2. Prezes Urzędu, w terminie 14 dni od dnia otrzymania taryfy opłat lotniskowych, o której mowa w ust. 1, w drodze decyzji administracyjnej, nakazuje zmianę taryfy opłat lotniskowych w przypadku, gdy jest ona niezgodna z zasadami dotyczącymi ustalania opłat lotniskowych ustalonymi w Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2, prawie lotniczym lub w przepisach międzynarodowych, w tym gdy zarządzający lotniskiem nie dopełnił obowiązku przeprowadzenia konsultacji zgodnie z art. 77. W decyzji Prezes Urzędu określa, czy zarządzający lotniskiem użytku publicznego jest obowiązany do ponownego przeprowadzenia konsultacji, o których mowa w art. 77 ust. 1, biorąc pod uwagę zakres nakazanej zmiany oraz jej wpływ na przewoźników lotniczych. 3. Prezes Urzędu może, w celu weryfikacji	Przepis ten związany jest z funkcjonującymi obecnie przepisami, zgodnie z którymi opłaty lotniskowe podlegają zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu na wszystkich lotniskach użytku publicznego. W odniesieniu do lotnisk o ruchu poniżej 5 mln pasażerów rocznie wprowadza się liberalizację dotychczasowych zasad polegającą na zniesieniu wymogu zatwierdzenia opłat na rzecz wprowadzenia zgłoszenia opłat do wiadomości Prezesa Urzędu, który w określonym terminie może wyrazić sprzeciw wobec opłat, jeśli naruszają one przepisy prawa.

				<p>zgodności taryfy opłat lotniskowych z zasadami, o których mowa w ust. 2, zażądać od zarządzającego lotniskiem przedstawienia informacji potwierdzających zgodność taryfy opłat lotniskowych z tymi zasadami. W takim przypadku termin 14 dni, o którym mowa w ust. 2, biegnie od dnia otrzymania żądanych informacji. W okresie tym przekazana do wiadomości Prezesa Urzędu taryfa opłat lotniskowych nie wchodzi w życie.</p> <p>4. Z zastrzeżeniem ust. 3, taryfa opłat lotniskowych, o której mowa w ust. 1, wchodzi w życie, jeżeli Prezes Urzędu nie nakazał jej zmiany w terminie, o którym mowa w ust. 2.</p> <p>5. Przewoźnik lotniczy stale korzystający z danego lotniska, o którym mowa w art. 77 ust. 2, lub podmiot reprezentujący takich przewoźników, w szczególności działający na danym lotnisku komitet przewoźników lotniczych lub stowarzyszenie przewoźników lotniczych, może w przypadku uznania, iż ustalona przez zarządzającego lotniskiem, o którym mowa w ust. 1, taryfa opłat lotniskowych narusza zasady ustalania opłat lotniskowych określone w Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2, prawie lotniczym lub przepisach międzynarodowych, zwrócić się do Prezesa Urzędu z wnioskiem o nakazanie zmiany taryfy opłat lotniskowych na tym lotnisku.</p> <p>6. Wraz z wnioskiem, o którym mowa w ust. 5, przedstawia się uzasadnienie obejmujące:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) wskazanie postanowień taryfy opłat lotniskowych naruszających zasady, o których mowa w ust. 5; 2) wskazanie przepisów Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2, prawa lotniczego lub prawa międzynarodowego, które zostały naruszone; 3) argumenty potwierdzające naruszenia, o których mowa w pkt 1. <p>7. Po rozpatrzeniu wniosku, o którym mowa w ust. 5, w przypadku stwierdzenia, że taryfa opłat lotniskowych narusza zasady ustalania tych opłat</p>	
--	--	--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

				<p>określone w Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2, prawie lotniczym lub przepisach międzynarodowych Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, nakazuje jej zmianę, określając termin dokonania zmiany. Dotychczasowe opłaty lotniskowe mogą być pobierane do czasu wejścia w życie zmienionych opłat albo do czasu upływu terminu określonego w decyzji Prezesa Urzędu, w zależności od tego, który z tych terminów jest wcześniejszy.</p> <p>8. Przepisy ust. 1-7 stosuje się odpowiednio do zmiany poszczególnych postanowień taryfy opłat lotniskowych.</p> <p>9. W przypadku nowozakładanych lotnisk użytku publicznego przepisy ust. 1-7 stosuje się, przy czym konsultacje, o których mowa w ust. 1, prowadzone są z przewoźnikami lotniczymi, którzy planują wykonywanie operacji do lub z danego lotniska użytku publicznego w sezonie rozkładowym, w którym planowane jest wejście w życie taryfy opłat lotniskowych lub w pierwszym sezonie rozkładowym następującym po sezonie, w którym planowane jest wejście w życie opłat, i poinformowali o takich planach zarządzającego lotniskiem, lub z przedstawicielami tych przewoźników.</p> <p>10. Przepisów ust. 1-9 nie stosuje się do zarządzającego lotniskiem użytku publicznego obsługującym w ciągu roku nie więcej niż 5 000 000 pasażerów, które jest lotniskiem użytku publicznego obsługującym największą liczbę pasażerów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.</p>	
34		- (dodatkové zmiany)		<p>Art. 77h</p> <p>Dodany art. 77h w brzmieniu: Art. 77h. 1. Taryfa opłat lotniskowych dla lotniska użytku publicznego lub zmiana jej postanowień zatwierdzona przez Prezesa Urzędu oraz taryfa opłat lotniskowych, lub zmiana jej postanowień przekazana do wiadomości Prezesowi Urzędu, w odniesieniu do której Prezes Urzędu nie nakazał zmiany, podlegają ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.</p>	Przepis dotyczy podania taryfy opłat lotniskowych do publicznej wiadomości. Utrzymuje on dotychczas obowiązującą zasadę publikacji opłat w Dzienniku Urzędowym ULC oraz w AIP (publikacja opłat w AIP wynika z Załącznika 15 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie

					<p>2. Taryfa opłat lotniskowych jest zamieszczana w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych w Zbiorze Informacji Lotniczych Polska (AIP Polska).</p> <p>3. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego podaje do publicznej wiadomości aktualną taryfę opłat lotniskowych, w szczególności przez jej zamieszczenie na swojej stronie internetowej, o ile taką posiada.</p>	<p>cywilnym z 1944 r.). W związku z upowszechnieniem się Internetu jako środka przekazu informacji dodatkowo wprowadza się – celem zachowania przejrzystości i umożliwienia wszystkim użytkownikom lotniska swobodnego dostępu do informacji o wysokości opłat lotniskowych – obowiązek publikacji taryfy opłat na stronie internetowej zarządzającego lotniskiem.</p>
35	-	- (dodatkové zmiany)	-	Art. 78a	<p>Dodany art. 78a w brzmieniu:</p> <p>Art. 78a. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego może odmówić podmiotowi, o którym mowa w art. 75 ust. 1, korzystania z obiektów, urządzeń lub świadczenia usług, jeśli podmiot ten dopuścił się zwłoki, w rozumieniu przepisów Kodeksu cywilnego, w regulowaniu opłat lotniskowych należnych temu zarządzającemu, pod warunkiem, że nie spowoduje to zagrożenia bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych, pasażerów lub ładunków.</p> <p>2. Przed zastosowaniem odmowy, o której mowa w ust. 1, zarządzający lotniskiem użytku publicznego jest obowiązany do wyznaczenia podmiotowi, który dopuścił się zwłoki, dodatkowego terminu do wykonania zobowiązania, nie krótszego niż 5 dni roboczych oraz wskazania, iż w razie bezskutecznego upływu wyznaczonego terminu zarządzający lotniskiem może zastosować tę odmowę.</p> <p>3. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego niezwłocznie informuje podmiot, który pomimo upływu wyznaczonego terminu nie uregulował zaległych opłat lotniskowych, o podjęciu decyzji w sprawie odmowy, o której mowa w ust. 1.</p> <p>4. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego niezwłocznie informuje Prezesa Urzędu o podjęciu decyzji w sprawie odmowy, o której</p>	<p>Wprowadzenie możliwości odmowy świadczenia usług jest niezbędne ze względu na ograniczone możliwości zastosowania przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego sankcji wobec dłużników nie wywiązujących się ze zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych. Wynika to z jednej strony z faktu, iż określone w art. 78 ustawy Prawo lotnicze prawo zatrzymania statku powietrznego może być stosowane w bardzo ograniczonym zakresie – w praktyce tylko wobec polskich statków powietrznych wykonujących loty nieregularne. Przedmiotowe ograniczenie możliwości stosowania zatrzymania wynika z art. 156 ustawy Prawo lotnicze oraz Konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących zajęcia zabezpieczającego statków powietrznych z 29 maja 1933 r. (Dz. U z 1937 r. Nr 74, poz. 540). Jednocześnie, zgodnie z art. 66 ustawy Prawo lotnicze,</p>

				<p>mowa w ust. 1. Prezes Urzędu nie ponosi odpowiedzialności za skutki spowodowane odmową, o której mowa w ust. 1.</p> <p>5. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego przyznaje podmiotowi, o którym mowa w ust. 1, prawo do korzystania z obiektów i urządzeń oraz usług objętych odmową niezwłocznie po uregulowaniu przez ten podmiot zaległych opłat lotniskowych stanowiących podstawę dla odmowy.</p> <p>6. Odmowa, o której mowa w ust. 1, nie może spowodować podjęcia działań określonych w art. 156 ustawy.”</p>	<p>zarządzający lotniskiem użytku publicznego może odmówić przyjęcia statku powietrznego wyłącznie ze względu na ważne okoliczności związane z funkcjonowaniem lotniska, uniemożliwiające bezpieczne jego lądowanie. Przytoczone wyżej przepisy znacząco ograniczają w praktyce stosowanie przez zarządzającego lotniskiem mechanizmów mających na celu odzyskanie należności z tytułu opłat lotniskowych od użytkowników nie wywiązujących się z ustalonych warunków i terminów płatności. Dlatego też zasadnym jest uwzględnienie w treści ustawy dodatkowego mechanizmu w postaci odmowy świadczenia usług na rzecz takiego użytkownika. Odmowa taka nie może mieć jednak wpływu na bezpieczeństwo operacji lotniczych, pasażerów lub ładunków.</p>
36		- (dodatkowe zmiany)		<p>Art. 23 ust. 2 pkt 4</p> <p>W art. 23 w ust. 2, pkt 4 otrzymuje brzmienie: 4) opłaty, o których mowa w art. 77h ust.1 oraz art. 130</p>	<p>Zmiana ma charakter redakcyjny – dostosowujący do zmienionej numeracji i brzmienia artykułów.</p>

Wyniki konsultacji społecznych do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze z dnia 29 czerwca 2011 r. w zakresie wdrożenia dyrektywy 2009/12/WE

L.p.	Podmiot	Uwagi	Uzasadnienie	dot. ustawy	Propozycje ULC do uwag
1.	Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.	Modyfikacja art. 26aa dot. opłat lotniczych pobieranych przez Prezesa Urzędu	Wszystkie opłaty lotnicze zostały w trakcie prac sejmowych uzgodnione ze środowiskiem lotniczym i znajdują się w załączniku do ustawy.	Art. 26aa ust 2.	<u>Uwaga zaakceptowana.</u> Dokonano wpisania nowej opłaty w dotychczasowe kompleksowe przepisy ustawy – Prawo lotnicze (jako nowy punkt w art. 26 ust. 1). Jednocześnie regulacje dotyczące wysokości opłat zostały przeniesione do załącznika nr 6 tabeli nr 3, część III do ustawy – Prawo lotnicze.
2.	Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.	Dokonanie modyfikacji zakresu podmiotów, które zobowiązane są do płacenia opłat lotniskowych.	Dodanie „innej osoby wykonującej lub na rzecz której wykonywana jest operacja lotnicza” jest niezgodne z art. 2 pkt 3 i pkt 4 dyrektywy 2009/12/WE w sprawie opłat lotniskowych. Nie ma uzasadnienia do obciążania opłatami np. biur podróży czy też spedytorów cargo a taką możliwość daje obecny projekt.	Art. 75 ust. 1	<u>Uwaga częściowo zaakceptowana</u> – dokonano zmiany brzmienia art. 75 ust. 1 wiążąc uiszczanie opłat z korzystaniem z usług/obiektów i urządzeń. Jednakże zaznaczyć trzeba, że dyrektywa wskazuje na operacje handlowe (związane z przewozem pasażerów, poczty lub ładunków) a pojęcie użytkowników sprowadza do przewoźników lotniczych. Natomiast obowiązek uiszczania opłat lotniskowych dotyczy wszystkich użytkowników korzystających z infrastruktury portu lotniczego. Proponowany zapis ma na celu szerokie określenie grupy podmiotów zobowiązanych do zapłaty za świadczone przez zarządzającego lotniskiem usługi oraz udostępniane obiekty i urządzenia.
3.	Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.	Uzupełnienie art. 75 o zapisy w zakresie wyłączenia z podstawy kosztowej kosztów w zakresie koordynacji rozkładów lotów, nadzoru Prezesa Urzędu oraz zwolnień z opłat lotniskowych, o których mowa w art. 76 propozycja zapisu: 5a) w art. 75 wprowadza się ust. 6. w brzmieniu: 6. Zarządzający lotniskiem nie ujmuje w podstawie kosztowej stawek pobieranych przez siebie opłat, kosztów określonych w art. 67d, art. 76 ustawy, oraz innych, do których ponoszenia z tytułu zarządzania lotniskiem użytku	Proponowany zapis nowego ust. 6 ma na celu wyjaśnienie sytuacji, że użytkownicy nie powinni płacić: – oprócz nadzoru nad swoją działalnością również za nadzór nad portem lotniczym, – za inne zobowiązania portu takie jak np. uczestnictwo w pokrywaniu kosztów koordynacji, które powinny być regulowane ze środków własnych.	Nowy art. 75 ust. 6	<u>Uwaga odrzucona.</u> Koszty opłaty lotniczej ponoszonej przez zarządzającego lotniskiem z tytułu nadzoru Prezesa ULC stanowią dla zarządzającego lotniskiem koszt działalności operacyjnej związany z działalnością lotniskową. Tym samym opłata ta może stanowić składnik podstawy kosztowej opłat lotniskowych. Zarządzający lotniskiem musi mieć zapewnioną możliwość pokrywania kosztów związanych z działalnością lotniskową z opłat lotniskowych, a tym samym wyłączenie proponowanych kategorii kosztów nie jest właściwe, gdyż

		publicznego lub podlegania nadzorowi Prezesa Urzędu został zobowiązany.			uniemożliwiłoby zarządzającemu lotniskiem finansowanie w pełni tych kosztów W odniesieniu do propozycji wyłączenia kosztów obsługi lotów wymienionych w ust. 1 art. 76 należy wskazać, iż zrezygnowano ze zwolnień obowiązkowych określonych w tym przepisie – tym samym loty statków powietrznych zawarte w dotychczasowej propozycji brzmienia art. 76 ust. 1 będą obciążane opłatami lotniskowymi na zasadach ogólnych, a w konsekwencji koszty obsługi tych lotów nie zostaną przerzucone na innych użytkowników. Jednocześnie w nowym art. 76 (poprzednio art. 76 ust. 6) wskazano, że dodatkowe zwolnienia ad hoc z opłat przez zarządzającego nie będą powodowały podwyższenia opłat lotniskowych pobieranych od innych użytkowników.
4.	Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.	<p>Dodatknie na końcu art. 76 ust. 6 klauzuli zapewniającej nie przerzucenie kosztów zwolnień z opłat, o których mowa w art. 76 ust. 6 na użytkowników statku powietrznego – propozycja zapisu:</p> <p>„6. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego może w wyjątkowych okolicznościach uzasadnionych ważnym interesem społecznym, gospodarczym lub ważnym interesem państwa, za zgodą Prezesa Urzędu wyrażoną w formie pisemnej, niebędącą decyzją administracyjną, przy zachowaniu zasady niedyskryminacji oraz z uwzględnieniem przepisów o pomocy publicznej, zwolnić z opłat lotniskowych inne niż określone w ust. 1 i 5 loty statków powietrznych, pod warunkiem że nie spowoduje to podwyższenia opłat dla użytkowników statków powietrznych niekorzystających z tych zwolnień.”.</p>	W ust. 6 konieczne jest zapewnienie nie przerzucania kosztów zwolnień na użytkowników lotniska analogicznie jak w ust. 5.	Art. 76	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u> Wprowadzono proponowany przez PLL LOT zapis.</p>

5.	Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.	<p>Uzupełnienie art. 77 ust. o 4-miesięczny termin zgłoszenia taryfy opłat przez zarządzającego lotniskiem do Prezesa Urzędu, rozszerzenie podmiotów uprawnionych do konsultowania taryfy opłat oraz uwzględnienie w konsultacjach kwestii jakości świadczonych przez zarządzającego usług – proponowany zapis:</p> <p>„Art. 77. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego, na co najmniej cztery miesiące przed wprowadzeniem lub zmianą opłat lotniskowych, opracowuje projekt taryfy opłat lotniskowych, z wyszczególnieniem wysokości opłat standardowych, dodatkowych i zniżek od tych opłat wraz z zasadami ich naliczania i udzielania i przeprowadza konsultacje projektu taryfy opłat lotniskowych z użytkownikami statków powietrznych stale korzystającymi z danego lotniska albo podmiotami ich reprezentującymi w tym także stowarzyszeniami użytkowników lotniska użytku publicznego, w szczególności działającym na danym lotnisku komitetem przewoźników lotniczych. Konsultacje dotyczą wysokości i struktury, sposobu naliczania opłat lotniskowych, oraz zniżek od tych opłat oraz – odpowiednio – jakości świadczonych usług i odpowiedzialności za jakość świadczonych usług.</p>	<p>Dyrektywa wprowadza (art. 6 ust. 2) obowiązek konsultacji nie później niż na cztery miesiące przed planowanym wprowadzeniem lub zmianą opłat lotniskowych. Uważamy, że termin ten powinien obowiązywać wszystkie lotniska użytku publicznego niezależnie od liczby pasażerów na tym lotnisku.</p> <p>Dyrektywa (art. 6 ust. 1) daje prawo do uczestniczenia w konsultacjach „użytkownikom portu lotniczego albo przedstawicielom lub stowarzyszeniom użytkowników portu lotniczego”. Uważamy, że wymienione podmioty mają prawo do uczestniczenia w konsultacjach w każdym porcie lotniczym niezależnie od liczby pasażerów na tym lotnisku.</p> <p>Uważamy, że kwestie jakości usług oraz odpowiedzialności dostawcy usług za ich jakość powinny być przedmiotem konsultacji w każdym porcie lotniczym.</p>	<p>Art. 77 ust. 1</p> <p><u>W zakresie wydłużenia okresu konsultacji – uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Propozycja powoduje istotne zmniejszenie elastyczności procesu zatwierdzania opłat lotniskowych w mniejszych portach lotniczych (mogącego trwać nawet pół roku), co może przełożyć się na zmniejszenie konkurencyjności zarządzających w szczególności w przypadku zmiany warunków rynkowych, a w końcowym efekcie także na zdolności konkurencyjne przewoźników korzystających z infrastruktury portu lotniczego.</p> <p>Jednocześnie trzeba podkreślić, że dyrektywa 2009/12/WE dopuszcza w wyjątkowych okolicznościach skrócenie tego terminu. Szczegółowy tryb prowadzenia konsultacji określony zostanie w treści rozporządzenia z art. 77g.</p> <p><u>W zakresie uwzględnienia stowarzyszenia użytkowników lotniska użytku publicznego uwaga uwzględniona.</u> Jednocześnie dokonano doprecyzowania, że dotyczy to stowarzyszeń przewoźników lotniczych (bowiem do tych stowarzyszeń odwołuje się dyrektywa 2009/12/WE) – stowarzyszenie użytkowników lotniska użytku publicznego mogłoby oznaczać także stowarzyszenie agentów handlingowych, czy choćby pasażerów.</p> <p><u>Odnośnie do obowiązku konsultacji jakości świadczonych usług – uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Kwestia jakości świadczenia usług powinna być regulowana porozumieniami w sprawie świadczenia usług, zawieranych pomiędzy przewoźnikami oraz zarządzającym lotniskiem. Także w treści dyrektywy odróżniono prowadzenie konsultacji opłat od negocjacji w sprawie jakości</p>
----	---------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

					usług. W związku z tym konsultowanie standardów jakości usług, jak również ich stosowanie przez strony powinno być regulowane na poziomie dwustronnym (handlowym), a nie ustawowym i nie powinno być warunkiem koniecznym konsultacji w sprawie wysokości opłat.
6.	Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.	2. Użytkownikiem statku powietrznego stale korzystającym z lotniska, o którym mowa w ust. 1, jest każdy użytkownik wykonujący regularny przewóz lotniczy lub 10 lub więcej lotów nieregularnych w jednym sezonie rozkładowym, co najmniej w ostatnim poprzedzającym lub bieżącym , w stosunku do daty prowadzenia konsultacji, sezonie rozkładowym i nadal z niego operujący w momencie prowadzenia konsultacji.”.		Art. 77 ust. 2	<u>Uwaga uwzględniona w zmodyfikowanym brzmieniu.</u> Dokonano modyfikacji brzmienia ust. 2 doprecyzowując, jakiego sezonu rozkładowego operowanie dotyczy.
7.	Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.	Uzupełnienie w art. 77 ust. 3 o konsultacje dot. jakości świadczonych przez zarządzającego usług. Proponowany zapis: 3. Celem konsultacji, o których mowa w ust. 1, jest przekazanie informacji dotyczących proponowanych opłat lotniskowych oraz – odpowiednio – jakości świadczonych usług i odpowiedzialności za jakość świadczonych usług i uzyskanie opinii użytkowników. Opinie użytkowników przedstawiane są z uzasadnieniem, w szczególności dotyczącym wpływu proponowanych zmian na sytuację ekonomiczno-operacyjną użytkownika. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego, przed podjęciem ostatecznej decyzji w sprawie opłat lotniskowych, rozpatruje uwzględnia zgłoszone w trakcie konsultacji odpowiednio uzasadnione uwagi oraz uzasadnia ich ewentualne odrzucenie. Stosowne uzasadnienie zarządzający lotniskiem użytku	W art. 6 ust. 4 dyrektywy użyte jest określenie „uwzględnia” a nie „rozpatruje”.	Art. 77 ust. 3	<u>W zakresie konsultacji jakości świadczonych usług oraz odpowiedzialności za nie – uwaga nieuwzględniona.</u> Odpowiedź j.w. do art. 77 ust. 1 (uwaga nr 5). <u>W zakresie zmiany zwrotu „rozpatruje” na „uwzględnia” – uwaga nieuwzględniona.</u> Należy wskazać, iż przepis art. 6 ust. 4 dyrektywy nie odnosi się w swej treści do obligatoryjnego uwzględniania uwag przez zarządzającego. Takie sformułowanie pojawia się w ust. 2, jednakże w kontekście uzasadnienia przez zarządzającego swojej propozycji z uwzględnieniem uwag, a nie samego uwzględnienia uwag zgłoszonych w procesie konsultacji, co zostało w przepisach ustawy zapewnione w art. 77 ust. 3. Zaznaczyć ponadto należy również, że zarządzający może otrzymać w toku konsultacji uwagi, które będą się wzajemnie wykluczały. Obowiązek uwzględnienia

		publicznego niezwłocznie przekazuje podmiotom, o których mowa w ust. 1.			w takiej sytuacji wszystkich uwag uniemożliwiłby zarządzającemu podjęcie decyzji. Takie rozumienie art. 6 ust. 2 jest zgodne z dalszymi zapisami dyrektywy – art.6 ust. 3, gdzie jest mowa o sporze dotyczącym podjętej przez zarządzającego decyzji.
8.	Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.	Uwzględnienie w art. 77 ust. 4 podczas uzgadniania taryfy opłat lotniskowych kwestii jakości świadczonych przez zarządzającego usług – proponowany zapis: 4. Każdorazowo zarządzający lotniskiem użytku publicznego i użytkownicy statków powietrznych, o których mowa w ust. 1, dokładają wszelkich starań, by osiągnąć porozumienie w zakresie taryfy opłat lotniskowych oraz jakości świadczonych usług.		Art. 77 ust. 4	W związku z wykreśleniem omawianego ustępu w wyniku konsultacji międzyresortowych <u>uwaga staje się bezprzedmiotowa.</u>
9.	Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.	Wprowadzenie obowiązku uzgodnienia wspólnego systemu opłat lotniskowych przed ustanowieniem sieci portów lotniczych		Art. 77a ust. 1	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> W przypadku ustanowienia sieci lotnisk wspólny system opłat przechodzi pełną procedurę zatwierdzania opłat lotniskowych, podczas której zarządzający przeprowadza konsultacje (oraz rozpatruje uwagi użytkowników), a Prezes Urzędu powinien zweryfikować i zatwierdzić wspólny system opłat lotniskowych pod kątem zgodności z prawem lotniczym i przepisami międzynarodowymi. Jak wskazano w wytycznych dla ministra właściwego ds. transportu, wspólny system opłat może być powiązany z realizacją strategii i programów rządowych, a tym samym być wyrazem polityki państwa w zakresie kształtowania rozwoju lotnictwa w Polsce.
		Nadanie ust. 2 w art. 77a brzmienia: „Przed złożeniem wniosku, o którym mowa w ust. 1, zarządzający więcej niż jednym lotniskiem użytku publicznego lub jednym z lotnisk użytku publicznego obsługującym to samo miasto lub konurbację lotniskiem przeprowadza konsultacje z użytkownikami statków powietrznych stale korzystającymi z tych lotnisk, planowanych do objęcia		Art. 77a ust. 2	<u>Uwaga uwzględniona.</u>

		<p>siecią portów lotniczych albo wspólnym systemem opłat lotniskowych lub podmiotami ich reprezentującymi w tym także stowarzyszeniami użytkowników lotniska użytku publicznego, w szczególności działającymi na tych lotniskach komitetami przewoźników lotniczych, dotyczące propozycji ustanowienia odpowiednio sieci portów lotniczych albo wspólnego systemu opłat lotniskowych.”</p>		
		<p>Przekazanie dodatkowych informacji do KE (uzasadnienia oraz wyników konsultacji) po zatwierdzeniu przez ministra właściwego do spraw transportu sieci lotnisk:</p> <p>„4. Jeżeli co najmniej jedno z lotnisk objętych wspólnym systemem opłat dla lotnisk obsługujących to samo miasto lub konurbację obsługuje w ciągu roku powyżej 5 000 000 pasażerów lub – jeśli żadne lotnisko w Rzeczypospolitej Polskiej nie spełnia tego kryterium –lotnisko, które w roku kalendarzowym poprzedzającym wyrażenie zgody obsłużyło największą liczbę pasażerów spośród lotnisk użytku publicznego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, minister właściwy do spraw transportu, nie później niż miesiąc przed dniem wydania decyzji o wyrażeniu zgody na zastosowanie przez zarządzającego lotniskiem zarządzających lotniskami użytku publicznego takiego wspólnego systemu opłat, przesyła do Komisji Europejskiej projekt tej decyzji wraz z uzasadnieniem oraz wynikami przeprowadzonych w tej sprawie konsultacji, o których mowa w ust. 2.”</p>	<p>Art. 77a ust. 4</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Obowiązek informacyjny dotyczy decyzji Państwa Członkowskiego o ustanowieniu sieci portów i wspólnego systemu opłat. Trzeba pamiętać, że zgodnie z dyrektywą decyzja państwa członkowskiego jest decyzją suwerenną i jest przekazywana do wiadomości KE, bez konieczności jej uzasadnienia.</p>
		<p>Wniosek o rozszerzenie dla wszystkich lotnisk będących w sieci portów, zakresu konsultacji, jak dla lotnisk obsługujących powyżej 5 mln pasażerów: „5. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 4, zarządzający lotniskiem zapewnia lotniskami zapewniają dla każdego z lotnisk prowadzenie konsultacji zgodnie z art. 77 c.”</p>	<p>Nie ma uzasadnienia do ograniczenia obowiązku prowadzenia konsultacji zgodnie z art. 77c tylko do przypadku opisanego w ust. 4. Art. 5 dyrektywy mówi o konieczności spełnienia wymogu przejrzystości (zgodnie z art. 7 dyrektywy) w każdym z tych portów lotniczych, a więc we wszystkich wymienionych w ust. 1.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Określony w art. 5 dyrektywy obowiązek konsultacyjny dla każdego z lotnisk z osobna dotyczy jedynie wyrażenia zgody na zastosowanie przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego wspólnego systemu opłat lotniskowych na lotniskach użytku publicznego obsługujących to samo miasto lub konurbację i to w odniesieniu do lotnisk objętych zakresem dyrektywy (pow. 5 mln pasażerów albo największe lotnisko w kraju), to odpowiada sytuacji opisanej w art. 77a ust. 4. Brak uzasadnienia dla rozszerzenia tego obowiązku poza wymóg dyrektywy.</p>

10.	Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.	Wydłużenie okresu (z 30 do 60 dni), w którym zarządzający przekazuje taryfę opłat lotniskowych do wiadomości Prezesa Urzędu.	Termin przekazania Prezesowi Urzędu powinien być tożsamy z terminem publikacji określonym w art. 6 ust. 2 dyrektywy.	Art. 77b ust. 1	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Wydłużenie tego okresu (wraz z proponowaną zmianą wydłużenia okresu konsultacji do 4 miesięcy) spowoduje znaczne zmniejszenie elastyczności ustalania opłat lotniskowych przez porty obsługujące poniżej 5 mln pasażerów rocznie. Trzeba podkreślić, że wskazany miesięczny okres na weryfikację przez Prezesa Urzędu taryfy opłat lotniskowych może zostać przedłużony, w przypadkach, gdy potrzebne będą dodatkowe wyjaśnienia – taka procedura z jednej strony zapewnia skuteczność oraz efektywność weryfikacji taryfy przez Prezesa Urzędu, a z drugiej elastyczność procesu zatwierdzania opłat. Ponadto podkreślić należy, że wskazany termin dyrektywy odnosi się do portów lotniczych obsługujących pow. 5 mln pasażerów rocznie (art. 1 ust. 2 dyrektywy).
11.	Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.	Doprecyzowanie terminów weryfikacji przez Prezesa Urzędu taryfy opłat lotniskowych w portach lotniczych obsługujących poniżej 5 mln pasażerów.	Należy zdefiniować termin na przekazanie informacji, bo obecny zapis może doprowadzić do sytuacji, w której będzie wydana decyzja tymczasowa, a ostatecznej może nie być w ogóle, jeżeli zarządzający nie dostarczy informacji, bo nie biegną terminy.	Art. 77b ust. 3	<u>Uwaga uwzględniona.</u> Doprecyzowano, iż taryfa opłat nie wchodzi w życie w momencie, gdy Prezes Urzędu przedłuży termin weryfikacji taryfy.
12.	Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.	Rozszerzenie kategorii uprawnionych do wniesienia skargi o stowarzyszenia użytkowników analogicznie do przypadku konsultacji zgodnie z art. 6 ust. 1 dyrektywy.		Art. 77b ust. 5	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
13.	Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.	Dodanie w art. 77b nowego ust. 7 – doprecyzowanie procedury „weryfikacji” opłat lotniskowych oraz tymczasowego stosowania taryfy opłat lotniskowych w portach obsługujących nie więcej niż 5 mln pasażerów: „7. Zakwestionowana przed Prezesem Urzędu zmiana systemu lub wysokości opłat lotniskowych wprowadzona przez zarządzającego lotniskiem	Zapis jest odzwierciedleniem zapisu art. 6 ust. 4 dyrektywy. Powinien dotyczyć wszystkich lotnisk użytku publicznego niezależnie od liczby pasażerów. Jako dodatkowe zagadnienie wymagające szerszych konsultacji i odpowiedniego uregulowania zgłaszamy konieczność	Art. 77b nowy ust. 7	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> W odniesieniu do lotnisk o ruchu powyżej 5 mln pasażerów rocznie w związku z wprowadzeniem procedury zatwierdzania opłat przez Prezesa Urzędu nie stosuje się art. 6 ust. 4 dyrektywy. Natomiast w odniesieniu do lotnisk o ruchu poniżej tego progu wprowadza się możliwość zakwestionowania przez Prezesa Urzędu z urzędu

		użytku publicznego nie może wejść w życie przed zbadaniem sprawy. Prezes Urzędu w ciągu czterech tygodni od przedstawienia mu sprawy podejmuje tymczasową decyzję o wprowadzeniu w życie zmiany opłat lotniskowych, chyba że ostateczna decyzja może zostać podjęta w tym samym czasie.”	zapewnienia udziału użytkowników portów lotniczych jako strony w ew. postępowaniu administracyjnym dotyczącym wysokości lub sposobu ustalenia opłat lotniskowych		taryfy wprowadzonej przez zarządzającego, jednocześnie przyznając przewoźnikom prawo złożenia wniosku o dokonanie weryfikacji zgodności taryfy z prawem – przy czym procedura ta jest zmodyfikowana w stosunku do przepisów dyrektywy (gdyż nie dotyczy lotnisk objętych zakresem dyrektywy). Brak jest również uzasadnienia dla uznania użytkowników lotniska za stronę w każdym postępowaniu administracyjnym dotyczącym opłat – uznanie za stronę będzie dokonywane na zasadach ogólnych wynikających z przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego.
14.	Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.	Nadanie kompetencji Prezesowi Urzędu do zmiany taryfy opłat lotniskowych na wniosek użytkowników wykonujących łącznie ponad połowę przewozów w danym porcie lotniczym w czasie ostatniego pełnego sezonu rozkładowego w przypadku stwierdzenia obniżenia się jakości świadczonych przez zarządzającego usług w stosunku do standardu zgłoszonego w trakcie ustalania wysokości opłat lotniskowych. „11. Prezes Urzędu, w terminie 15 dni od dnia otrzymania wniosku użytkowników wykonujących łącznie ponad połowę przewozów w danym porcie lotniczym w czasie ostatniego pełnego sezonu rozkładowego, nakazuje zmianę taryfy opłat lotniskowych w przypadku stwierdzenia obniżenia się jakości świadczonych przez zarządzającego tym lotniskiem użytku publicznego usług w stosunku do standardu zgłoszonego w trakcie ustalania wysokości opłat lotniskowych.”	Proponowany zapis wynika z praktyki władz lotniczych państw UE (np. Wielkiej Brytanii) i ma na celu prowadzenie skutecznego nadzoru przez władze lotnicze nad jakością świadczonych usług, co wpływa m.in. na bezpieczeństwo wykonywanych operacji oraz jakość usług świadczonych przez przewoźników pasażerom, który podlega opłacie lotniczej.	Art. 77b nowy 11 ust.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Regulacja nie zakłada mechanizmu nadzoru, a tym bardziej regulacji Prezesa Urzędu nad jakością świadczonych przez zarządzającego usług. W związku z faktem, iż ewentualny system rekompensat może być określony w porozumieniu o jakości świadczonych usług (ustawa wprowadza jedynie minimalne wymogi w tym zakresie wynikające wprost z dyrektywy, pozostawiając stronom swobodę co do określenia w treści porozumienia innych elementów) pomiędzy zarządzającym lotniskiem oraz przewoźnikiem lotniczym, ewentualna rekompensata lub wysokość opłat lotniskowych w związku z jakością świadczonych usług powinna być uregulowana w porozumieniu i egzekwowana w stosunkach dwustronnych.

15.	Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.	Zmiana brzmienia art. 77b ust. 10: „Przepisy niniejszego artykułu nie mają zastosowania do zarządzającego lotniskiem użytku publicznego obsługującym w ciągu roku nie więcej niż 5 000 000 pasażerów, lub które jest lotniskiem użytku publicznego obsługującym największą liczbę pasażerów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jeżeli żadne z lotnisk użytku publicznego w Polsce nie osiągnie liczby 5 000 000 pasażerów rocznie. W takim przypadku zastosowanie mają przepisy art. 77c.”.	Zapis powyższego ustępu jest niejasny ponieważ zakres obowiązywania jest określony w ust. 1 tego artykułu oraz uregulowany również w art. 77c ust. 1	Art. 77b ust. 10	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Zapis ten jest propozycją MSZ, który wskazał, że konieczne jest doprecyzowanie, iż w przypadku braku lotniska obsługującego więcej niż 5 mln pax, największe lotnisko wejdzie w zakres dyrektywy. Propozycja w brzmieniu PLL LOT (dodanie słowa lub) skutkowałaby niestosowaniem art. 77b do lotnisk o ruchu do 5 mln pasażerów, co jest niezgodne z intencją projektodawcy, gdyż właśnie tych lotnisk omawiany artykuł ma dotyczyć.
16.	Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.	Uzupełnienie art. 77c ust. 1 o zapis, iż zakres informacji przekazywanych przez przewoźników powinien odpowiadać wymogom konsultacji.	Zarządzający powinien mieć prawo do żądania od użytkownika dostarczenia informacji tylko i wyłącznie w niezbędnym zakresie.	Art. 77c ust. 4	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Wskazany zapis stanowi implementację art. 7 ust. 2 dyrektywy 2009/12/WE, który nie zawęża zakresu przedstawianych informacji do celu przeprowadzenia konsultacji. Uwzględnienie propozycji PLL LOT stanowiłoby więc nieuzasadnione ograniczenie implementacji dyrektywy. Analogicznie w przypadku informacji przekazywanych przez zarządzającego przewoźnikom (por. art. 77c ust. 1) nie zawężono ich do celu prowadzenia konsultacji.
17.	Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.	Zapewnienie obustronności sankcji dla zarządzającego i przewoźnika w przypadku nie przekazania informacji wymienionych w art. 77c ust. 1 (w przypadku zarządzającego) i art. 77c ust. 4 (w przypadku przewoźników).	Brak równości traktowania podmiotów, gdyż zarządzający, który nie dostarczy Prezesowi ULC informacji nic nie traci.	Art. 77c ust. 5	<u>Uwaga uwzględniona.</u> Wskazano w ust. 10 wprost, iż brak przeprowadzenia przez zarządzającego konsultacji zgodnie z obowiązującymi przepisami stanowi podstawę do odmowy zatwierdzenia opłat przez Prezesa Urzędu.
18.	Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.	Określenie obowiązku konsultowania z użytkownikami lotniska przez Prezesa ULC, decyzji o skróceniu, w wyjątkowych przypadkach, okresu konsultacji.		Art. 77c ust. 8	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> W związku z faktem, iż wniosek o skrócenie terminu konsultacji, jest podyktowany nadzwyczajnymi przypadkami, które powodują prośbę o skrócenie tego okresu, dodatkowe konsultowanie możliwości skrócenia okresu konsultacji może w efekcie wydłużyć ten proces. Trzeba podkreślić, że Prezes Urzędu przy ocenie

					<p>takiego wniosku powinien brać pod uwagę wszelkie obiektywne przesłanki, które faktycznie będą uzasadniały taką potrzebę.</p>
19.	<p>Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.</p>	<p>Propozycja zamieszczenia mechanizmu odwoławczego dla przewoźników lotniczych. Propozycja zapisu:</p> <p>10. Użytkownik statku powietrznego stale korzystający z danego lotniska, o którym mowa w art. 77 ust. 2, lub podmioty reprezentujące takich użytkowników w tym także ich stowarzyszenia, w szczególności działający na danym lotnisku komitet przewoźników lotniczych, może w przypadku uznania, iż ustalona przez zarządzającego lotniskiem, o którym mowa w ust. 1, taryfa opłat lotniskowych narusza zasady ustalania opłat lotniskowych określone w prawie lotniczym lub przepisach międzynarodowych, zwrócić się do Prezesa Urzędu z wnioskiem o nakazanie zmiany opłat lotniskowych na tym lotnisku.</p> <p>11. Wraz z wnioskiem, o którym mowa w ust. 10, przedstawia się uzasadnienie obejmujące:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) wskazanie zapisów taryfy opłat lotniskowych naruszających zasady, o których mowa w ust. 10; 2) wskazanie konkretnych przepisów prawa lotniczego lub prawa międzynarodowego, które zostały naruszone; 3) argumenty potwierdzające naruszenia, o których mowa w pkt 1. <p>12. Zakwestionowana przed Prezesem Urzędu zmiana systemu lub wysokości opłat lotniskowych wprowadzona przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego nie może wejść w życie przed zbadaniem sprawy. Prezes Urzędu w ciągu czterech tygodni od przedstawienia mu sprawy podejmuje</p>	<p>W portach lotniczych powyżej 5 000 000 pasażerów rocznie lub w największym porcie jeżeli żaden nie osiągnął liczby 5 000 000 pasażerów rocznie należy zagwarantować prawo do wniesienia odwołania do Prezesa Urzędu zgodnie z art. 6 dyrektywy.</p>	<p>Art. nowe 10-12 77c ust.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u> W związku z procedurą zatwierdzania opłat lotniskowych przez Prezesa Urzędu, mając na uwadze art. 6 ust. 5 dyrektywy 2009/12/WE, brak jest obowiązku ustanawiania dodatkowej procedury odwoławczej.</p>

		tymczasową decyzję o wprowadzeniu w życie zmiany opłat lotniskowych, chyba że ostateczna decyzja może zostać podjęta w tym samym czasie.			
20.	Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.	Konieczność konsultowania planów generalnych przez przewoźników lotniczych.	Cały proces powinien zawierać logiczny ciąg planowania rozwoju portów, zasad ustalania opłat i nadzoru. Tak więc plany inwestycyjne zarządzających powinny być konsultowane, jeżeli mają być przedmiotem pre-finansowania, powiązane z planem generalnym i ustaleniem opłat. Jednakże należy zauważyć, że plan generalny oraz jego zmiany, zgodnie z zapisami art. 55 ustawy – Prawo lotnicze nie są konsultowane z użytkownikami lotniska a więc użytkownicy mogą być w praktyce pozbawieni prawa do konsultacji, które przewiduje art. 8 dyrektywy w przypadku gdy zarządzający będzie powoływał się na konieczność realizacji planu generalnego i na fakt uprzedniego zatwierdzenia tego planu. Widzimy duże ryzyko zaistnienia takiej sytuacji.	Art. 77c ust. 11	<u>Uwaga zasadna, ale proponowana zmiana nie wchodzi w zakres projektu (opłaty lotniskowe).</u> Plan generalny to dokument strategiczny, który nie tylko opisuje założenia rozwoju portu lotniczego w długim terminie, ale także sposób, w jaki ten rozwój będzie osiągnięty, wpływając na plany oraz działalność użytkowników lotniska, w szczególności przewoźników lotniczych. W związku z tym plan generalny powinien być konsultowany z przewoźnikami lotniczymi. Trzeba podkreślić, że takie podejście jest zgodne z praktyką międzynarodową – plany generalne są konsultowane z przewoźnikami lotniczymi. Jednocześnie obowiązek konsultacji planów powinien się znaleźć w przepisach regulujących funkcjonowanie planów generalnych, tj. w art. 55 ustawy – Prawo lotnicze lub w rozporządzeniach wykonawczych – proponowana przez LOT zmiana wykracza więc poza zakres zmian w ustawie – Prawo lotnicze wprowadzanych projektowaną ustawą.
21.	Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.	Uzupełnienie wytycznych zawartych w ustawie dot. struktury oraz wymaganych cech/elementów umowy o świadczeniu usług: „12. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego, o którym mowa w ust. 1, zobowiązany jest do rozpoczęcia rozmów z podmiotami, o których mowa w art. 77 ust. 1, celem zawarcia porozumienia w sprawie jakości świadczonych przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego usług. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego	Proponowany zapis wynika z praktyki władz lotniczych państw UE (np. Wielkiej Brytanii) i ma na celu prowadzenie skutecznego nadzoru przez władze lotnicze nad jakością świadczonych usług co wpływa m.in. na bezpieczeństwo wykonywanych operacji oraz jakość usług świadczonych przez przewoźników pasażerom, który podlega opłacie lotniczej.	Art. 77c ust. 12-13	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Ustawa zawiera jedynie minimalne wymagane treścią implementowanej dyrektywy 2009/12/WE elementy, jakie powinny zostać objęte takim porozumieniem. Nie ogranicza ona przy tym możliwości objęcia jego zakresem innych niż obowiązkowe elementów (co potwierdza zastosowanie zwrotu „w szczególności”). Określenie w treści ustawy szerokiego, pełnego katalogu informacji, jakie obowiązkowo muszą znaleźć się w każdym porozumieniu, znacząco

		<p>oraz podmioty, o których mowa w art. 77 ust. 1, dokładają wszelkich starań, aby zawrzeć porozumienie w sprawie jakości usług. Przedmiotowe porozumienie powinno zawierać, w szczególności zestawienie stosowanych wskaźników jakości poszczególnych usług, które powinny być stale monitorowane i regularnie raportowane podmiotom uczestniczącym w konsultacjach a także system rekompensat przysługujących użytkownikom lotniska w przypadku niedotrzymania tych wskaźników. Negocjacje w sprawie jakości usług mogą być prowadzone w ramach konsultacji, o których mowa w ust. 1 lub w art. 77.</p> <p>13. W porozumieniu, o którym mowa w ust. 12, określa się poziom usług świadczonych przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego, uwzględniając system lub wysokość opłat lotniskowych oraz poziom usług obejmujący także terminy czasowe ich dostarczenia, do którego uprawnieni są użytkownicy lotniska w zamian za opłaty lotniskowe a także wysokości rekompensat za niedotrzymanie poziomu poszczególnych usług.”</p>			<p>utrudniałoby negocjacje takiego porozumienia i mogło uniemożliwić jego zawarcie – dlatego też, poza zakresem wynikającym wprost z dyrektywy, pozostawiono stronom swobodę co do decydowania o elementach objętych jego treścią.</p>
22.	Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.	<p>Nakazanie zmiany taryfy przez Prezesa Urzędu w przypadku, obniżenia się jakości świadczonych przez zarządzającego lotniskiem usług w stosunku do standardu zgłoszonego w trakcie ustalania wysokości opłat lotniskowych – propozycja nowego ust.:</p> <p>„18. Prezes Urzędu, w terminie 15 dni od dnia otrzymania wniosku użytkowników wykonujących łącznie ponad połowę przewozów w danym porcie lotniczym w czasie ostatniego pełnego sezonu rozkładowego, nakazuje zmianę taryfy opłat lotniskowych w przypadku stwierdzenia obniżenia</p>		Art. 77c nowy ust. 18	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Regulacja nie zakłada mechanizmu konsultacji oraz nadzoru Prezesa Urzędu nad jakością świadczonych przez zarządzającego usług, jako że jest to zbyt daleko idąca ingerencja w stosunki handlowe pomiędzy zarządzającym oraz przewoźnikami. W związku z faktem, iż ewentualny system rekompensat może być określony w porozumieniu o jakości świadczonych usług pomiędzy zarządzającym lotniskiem oraz przewoźnikiem lotniczym, ewentualna rekompensata lub wysokość opłat lotniskowych w związku</p>

		się jakości świadczonych przez zarządzającego tym lotniskiem użytku publicznego usług w stosunku do standardu zgłoszonego w trakcie ustalania wysokości opłat lotniskowych.”.			z poziomem świadczonych usług powinna być uregulowana w porozumieniu i egzekwowana w stosunkach dwustronnych.
23.	Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.	Dotychczasowe ust. 15-17 w art. 77c wydzielić jako ustępy 1-3 nowego art. 77ca i uzupełnienie projektu ustawy o nowe zapisy dotyczące nadzoru Prezesa ULC nad inwestycjami o dużej skali oraz regulowania zasad rozliczania tych inwestycji pomiędzy zarządzającym i przewoźnikiem.	System konsultowania celowości planowanych inwestycji, finansowania inwestycji, nadzoru nad ich realizacją, rozliczanie i w konsekwencji wliczanie kosztów realizacji do podstawy kosztowej opłat lotniskowych musi zapewniać, że użytkownicy lotniska użytku publicznego, a w konsekwencji końcowi odbiorcy usług nie będą ponosili skutków finansowych wynikających z niepotrzebnej inwestycji lub też z nieefektywnej realizacji inwestycji. Pre – finansowanie poprzez opłaty powinno być traktowane jako inwestycja użytkowników i, w związku z tym, podlegać wszystkim zasadom dotyczącym inwestowania w tym nie tylko być rozliczona pod kątem zwrotu zainwestowanego kapitału lecz także umożliwiać czerpanie korzyści przez inwestora z eksploatacji tej części infrastruktury proporcjonalnie do udziału w jej finansowaniu.	Art. 77c	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Trzeba podkreślić, że informacje o planach inwestycyjnych zarządzającego (w tym o ew. harmonogramie) oraz planowanych nakładach inwestycyjnych powinny być przedstawione przez zarządzającego lotniskiem w corocznych konsultacjach, o których mowa w art. 77c ust. 1. W związku z powyższym zarówno przewoźnicy, jak i Prezes Urzędu powinni posiadać wszelkie informacje w tym zakresie.
		Zaproponowane zapisy do nowego art. 77 ca: 4. Prezes Urzędu może zażądać od zarządzającego lotniskiem informacji o harmonogramie realizacji oraz o planowanych kosztach inwestycji, o której mowa w ust. 1.			<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Zaproponowany zapis stanowi zbyt daleką ingerencję w strategię, politykę inwestycyjną oraz handlową zarządzającego lotniskiem. W związku z powyższym Prezes Urzędu nie powinien ingerować w kwestie zarezerwowane wyłącznie dla zarządzającego lotniskiem. Trzeba podkreślić, że plany inwestycyjne zarządzających lotniskami użytku publicznego, powinny być częścią planów generalnych, które będą weryfikowane oraz zatwierdzane przez ministra właściwego ds. transportu oraz opiniowane m.in. przez Prezesa Urzędu. W związku z powyższym w przypadku np. przeszacowania inwestycji wyszczególnionych w planach generalnych w stosunku do przyszłych wymagań, niezgodności z planami zagospodarowania przestrzennego, lub

					<p>niezgodności informacji w zakresie inwestycji z informacjami zawartych w planach generalnych zarówno MI (poprzez niezatwierdzenie planu generalnego) lub Prezes Urzędu (poprzez niezatwierdzenie taryfy opłat w przypadku gdy informacje przedstawione przez zarządzającego istotnie będą odbiegały od informacji w planie generalnym – art. 77 ust. 11 projektu ustawy) będą mogli uczestniczyć w procesie monitorowania planów inwestycyjnych.</p>
		<p>6. Minister właściwy do spraw transportu określi w formie rozporządzenia warunki finansowania inwestycji o dużej skali przy pomocy opłat lotniskowych (pre - finansowania), zasady zawierania porozumień w tej sprawie pomiędzy zarządzającym lotniskiem użytku publicznego a użytkownikami tego lotniska, o których mowa w art. 77 ust. 1, w tym zasady zwrotu zainwestowanych przez użytkowników, w tej formie finansowania, środków i uczestniczenia przez nich w przyszłych dochodach z tej inwestycji.</p>			<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u> Zaproponowany zapis stanowi zbyt daleką ingerencję w strategię, politykę inwestycyjną oraz handlową zarządzającego lotniskiem.</p>
24.	<p>Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.</p>	<p>Opublikowanie taryfy opłat na stronie internetowej zarządzającego.</p>	<p>W przypadku gdy nie posiada strony internetowej to gdzie podaje do publicznej wiadomości? Należy zagadnienie tak uregulować, aby aktualna taryfa opłat była publikowana zawsze i w określonym źródle informacji.</p>	<p>Art. 77e ust. 3</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Zgodnie z proponowanym art. 77e ust. 1 i 2 w każdym wypadku taryfy opłat lotniskowych publikowane są w Dzienniku Urzędowym Prezesa Urzędu, oraz w AIP (Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych) – art. 77e. Te dwa źródła zapewniają pełną dostępność oraz ujednolicenie informacji na temat taryfy w jednym miejscu. Ponadto trzeba wskazać, iż art. 77e ust. 3 wskazuje stronę internetową jako przykładowy sposób podania do publicznej wiadomości aktualnej taryfy opłat lotniskowych, o czym świadczy użyty w tym ustępie zwrot: „w szczególności”.</p>

25.	Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.		W oryginale dyrektywy w jęz. angielskim użyte jest słowo „justification” (art. 10 ust.1). Wydaje się więc, że zgodnie z brzmieniem oryginału nie jest wymagane istnienie przesłanek ale uzasadnienia. Naszym zdaniem tłumaczenie polskie dyrektywy wymaga korekty.	Art. 77f ust. 1 pkt 2	Uwaga nie dotyczy projektu ustawy ale tłumaczenia dyrektywy.
26.	Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.	Powiązanie art. 77f ust. 3 dot. zapewnienia dostępu przez zarządzającego lotniskiem do usług lub elementów infrastruktury dostosowanych do indywidualnych potrzeb w przypadkach przewyższania popytu nad podażą na te usługi i infrastrukturę z art. 67 ust. 4 dot. procedury wprowadzenia koordynacji rozkładów lotów przez Prezesa Urzędu.	Należy zadbać aby zapis nie umożliwił obejścia przepisów oraz procedur określonych w rozporządzeniu 95/93. Jeżeli jakkolwiek inny element infrastruktury stałby się jednocześnie przyczyną dodatkowych ograniczeń (w PL WAW zagadnienie dostępu do terminala ETIUDA nakładało się na przepustowość dróg startowych) lub ograniczenia miały długoterminowy charakter wówczas rozpoczęcie procedury zmierzającej do ustalenia konieczności przejścia do trzeciego poziomu koordynacji powinno mieć charakter obligatoryjny.	Art. 77f ust. 3	<u>Uwaga odrzucona.</u> Omawiany przepis dotyczy dostępu do jednego z elementów infrastruktury portu lotniczego dostosowanych do potrzeb pewnej grupy użytkowników lotniska. Tymczasem wprowadzenie koordynacji/organizacji rozkładów lotów jest podyktowane ograniczeniami przepustowości lotniska ogółem. Tym samym są to dwie różne sytuacje i brak jest związku między art. 77f ust. 3 i przepisami dotyczącymi koordynacji. W przypadku zaistnienia przesłanek uzasadniających zmianę poziomu koordynacji portu lotniczego, niezależnie od stosowania art. 77f ust. 3, zastosowanie będą miały przepisy dotyczące wprowadzania koordynacji/organizacji rozkładów lotów.
27.	Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.	Propozycja uzupełnienia procedury odmowy świadczenia usług przez zarządzającego lotniskiem o możliwość odwołania się przez przewoźnika od jego decyzji. Propozycja uzupełnienia tekstu w art. 78a ust. 2: Użytkownik statku powietrznego lub inny posiadacz statku powietrznego ma prawo do jednokrotnego odwołania się w przeciągu trzech dni roboczych od otrzymania decyzji zarządzającego w tym poinformowania go o spodziewanych skutkach decyzji, o której mowa w ust. 1 a zarządzający jest zobowiązany do udzielenia odpowiedzi temu użytkownikowi na powyższe odwołanie przed	Użytkownik statku powietrznego lub inny posiadacz statku powietrznego powinien mieć prawo do odwołania się i podania swych racji oraz do otrzymania odpowiedzi zarządzającego przed zastosowaniem w praktyce, przez tego ostatniego, sankcji. Należy zwrócić uwagę, że w proponowanych zapisach zarówno instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego ani Prezes Urzędu nie ponoszą odpowiedzialności za skutki spowodowane odmową, o której mowa w ust. 1. Użytkownik musi mieć prawo do poinformowania zarządzającego o spodziewanych skutkach decyzji, o której mowa w ust. 1.	Art. 78a ust 2	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Przepis proponowanego art. wyraźnie zobowiązuje zarządzającego lotniskiem do poinformowania przewoźnika z wyprzedzeniem o zamierzonej odmowie świadczenia usług – w tym momencie przewoźnik lotniczy ma pełną możliwość zajęcia stanowiska w sprawie.

		zastosowaniem postanowień ust. 3.			
28.	BARIP	<p>Uwagi ogólne:</p> <p>W ostatecznej wersji Ustawy Prawo Lotnicze powinny znaleźć się zapisy świadczące o niedyskryminacyjnym charakterze opłat lotniskowych, o zachowaniu równowagi między uczestnikami rynku lotniczego, zapisy o konieczności zachowania odpowiedniej relacji ceny do jakości usług, obowiązku konsultacji pomiędzy użytkownikami portów a zarządzającymi portami.</p> <p>Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego na wzór innych urzędów regulacyjnych powinien zostać wyposażony w odpowiednie kompetencje regulacyjne.</p> <p>Linie lotnicze powinny być traktowane jak klienci portu lotniczego i mieć zagwarantowane prawa. Powinny mieć możliwość odwołania się do Prezesa ULC, jako niezależnego organu regulacyjnego, w przypadku zakwestionowania przez nie decyzji w sprawie opłat lotniskowych lub zmiany systemu pobierania opłat.</p>			<p>Podkreślić trzeba, że zarówno ustawa (art. 67 ust. 1 i 2), jak również rozporządzenie w sprawie opłat lotniskowych (§ 4 ust. 1 pkt 3) wskazują na obowiązek stosowania zasady niedyskryminacji przy ustalaniu taryfy opłat lotniskowych przez zarządzającego.</p> <p>Jednocześnie trzeba wskazać, że projekt ustawy w zakresie nadzoru jest całkowicie spójny z założeniami dyrektywy 2009/12/WE.</p>
29.	BARIP	<p>Uwagi szczegółowe</p> <p>Propozycja, aby wprowadzić zapis zapewniający, że użytkownicy nie powinni płacić, oprócz nadzoru nad</p>		Art. 75 ust. 6	<p><u>Uwaga odrzucona.</u> Por. odpowiedź do uwagi LOT – pkt 3.</p>

		swoją działalnością, za nadzór nad portem lotniczym, ani też za inne zobowiązania zarządzającego portem lotniczym, takich jak pokrywanie kosztów koordynacji okresowej lub stałej.			
30.	BARIP	Propozycja, aby wprowadzić zapis mówiący o tym, że zwolnienie z opłat lotniskowych statków powietrznych wykonujących loty opisane w ust. 1 nie spowoduje podwyższenia opłat lotniskowych użytkowników statków powietrznych niekorzystających z tych zwolnień.		Art. 76	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u> Por. odpowiedź do uwagi LOT – pkt 4.
31.	BARIP	Propozycja zapisu: Zarządzający lotniskiem użytku publicznego, odpowiednio wcześniej, co najmniej na cztery miesiące przed wprowadzeniem zmian, przeprowadzi konsultacje projektu zmian z użytkownikami statków powietrznych stale korzystającym z lotniska albo podmiotami ich reprezentującymi, w tym także ze stowarzyszeniami użytkowników lotniska użytku publicznego.		Art. 77 ust. 1	<u>W zakresie wydłużenia okresu konsultacji – uwaga nieuwzględniona.</u> Szczegółowy tryb zostanie określony w rozporządzeniu wykonawczym. Por. odpowiedź do uwagi LOT – pkt 5. <u>W zakresie uwzględniania stowarzyszeń – uwaga uwzględniona.</u>
32.	BARIP	Konsultacje mogą dotyczyć wysokości, struktury, sposobu naliczania oraz jakości świadczonych usług i odpowiedzialności za jakości świadczonych usług.		Art. 77 ust. 1	<u>Odnośnie do obowiązku konsultacji jakości świadczonych usług – uwaga nieuwzględniona.</u> Kwestia jakości świadczenia usług powinna być regulowana porozumieniami w sprawie świadczenia usług, które zawierają przewoźnik(cy) oraz zarządzający lotniskiem. W związku z tym konsultowanie standardów, jak również ich

					stosowanie przez strony powinno być regulowane na poziomie dwustronnym (handlowym), a nie ustawowym. Por. także punkt 21 – uwaga PLL LOT S.A.
33.	BARIP	Konsultacje powinny być prowadzone we wszystkich portach wymienionych w ust. 1, zgodnie z zasadą przejrzystości.(art. 7 dyrektywy 2009/12/WE).		Art. 77a ust. 1	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Przedstawiona propozycja rozszerza kategorie zarządzających także do tych, którzy zarządzają portami lotniczymi obsługującymi nie więcej niż 5 mln pasażerów rocznie wykraczając tym samym poza zakres dyrektywy 2009/12/WE. Jednocześnie trzeba wskazać, że wszyscy zarządzający muszą przekazać informacje odnośnie do „wysokości i struktury, sposobu naliczania opłat lotniskowych oraz zniżek od tych opłat”.
34.	BARIP	W przypadku uznania, iż ustalona przez zarządzającego lotniskiem taryfa opłat lotniskowych narusza zasady ustalania opłat lotniskowych określone w prawie lotniczym lub przepisach międzynarodowych, użytkownik statku powietrznego, o którym mowa w ust. 2 lub podmioty reprezentujące takich użytkowników, w tym także stowarzyszenia użytkowników , mogą zwrócić się do Prezesa Urzędu z wnioskiem o nakazanie zmiany opłat lotniskowych na tym lotnisku.		Art. 77b ust. 5	<u>Uwaga częściowo uwzględniona</u> Trzeba podkreślić, że obecne przepisy wskazują na taką możliwość dla lotnisk obsługujących poniżej 5 mln pasażerów rocznie. Natomiast w przypadku lotnisk obsługujących powyżej 5 mln pasażerów, zgodnie z określoną procedurą Prezes Urzędu zatwierdza taryfę opłat lotniskowych. W związku z powyższym zgodnie z art. 6 ust. 5 dyrektywy zrezygnowano z dodatkowego mechanizmu odwoławczego. Jednocześnie wprowadzono wnioskowany zapis dotyczący stowarzyszeń przewoźników.
35.	BARIP	Zakwestionowana przed Prezesem Urzędu zmiana systemu lub wysokość opłat lotniskowych zaproponowana przez zarządzającego lotniskiem nie może zostać wprowadzona przed zbadaniem sprawy		Art. 77b ust. 7	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> W przypadku lotnisk obsługujących powyżej 5 mln pasażerów, zgodnie z określoną procedurą Prezes Urzędu zatwierdza ex ante taryfę opłat lotniskowych. W przypadku mniejszych lotnisk może dojść do zakwestionowania opłat w czasie

		przez Prezesa Urzędu i podjęciem przez niego wiążącej decyzji.			obowiązywania taryfy, a tym samym do czasu zmiany opłat nakazanej przez Prezesa Urzędu powinny obowiązywać opłaty ustalone przez zarządzającego.
36.	BARIP	Powinny też znaleźć się zapisy mówiące o tym, że w przypadku obniżenia poziomu usług świadczonych operatorom statków powietrznych przez zarządzającego lotniskiem, użytkownik statku powietrznego lub stowarzyszenie użytkowników statków powietrznych może wystąpić do zarządzającego lotniskiem i Prezesa Urzędu z wnioskiem o obniżenie wysokości opłat lotniskowych.		Art.77b ust.11 (propozycja LOT)	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Por. odpowiedź do uwagi LOT – pkt 21 i 22. Regulacja nie zakłada mechanizmu konsultacji oraz nadzoru Prezesa Urzędu nad jakością świadczonych przez zarządzającego usług, jako że jest to zbyt daleko idąca ingerencja w stosunki handlowe pomiędzy zarządzającym lotniskiem oraz użytkownikami.
37.	BARIP	Kluczowymi wydają się zapisy dotyczące niezależnych opinii i nadzoru nad całym procesem. W przypadku braku porozumienia w sprawie opłat zasadne wydaje się uzyskanie opinii Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, przed wprowadzeniem zmian. Ważnym również wydaje się nadzór niezależnego Urzędu nad zapewnieniem równości dostępu przewoźników lotniczych do lotniska i jakością usług świadczonych przez zarządzających lotniskiem.			<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Trzeba podkreślić, że Prezes Urzędu jako niezależny organ, pełni rolę nadzorczą oraz regulacyjną w całym procesie ustalania opłat lotniskowych. Jednocześnie w związku z posiadaną przez Prezesa Urzędu wiedzą jest on odpowiednim organem do rozpatrywania spraw w zakresie opłat lotniskowych.
38.	ZZPPL	Art. 26aa – skreślić.	Opłata za nadzór nad opłatami? Przepominamy, że Urząd Lotnictwa Cywilnego jest państwowym organem powołanym do nadzoru nad rynkiem lotniczym i jako taki nie może pobierać opłat za nadzór! To tak jak by Najwyższa Izba Kontroli pobierała opłatę za	Art. 26aa	<u>Uwaga odrzucona.</u> Zasadnym jest zapewnienie finansowania realizacji zadań określonych w dyrektywie. Jednocześnie wskazać należy, iż z punktu widzenia zarządzających lotniskami wysokość tej opłaty nie jest bardzo znacząca.

			kontrolę. W gruncie rzeczy opłata taka jest quasi podatkiem zwiększającym koszty zarządzającego lotniskiem a tym samym zwiększającym koszty linii lotniczych.		
39.	ZZPPL	Art. 77 ust. 1 pkt 4 – skreślić.	<i>Wydaje się oczywiste, że zarówno zarządzający lotniskiem jak i użytkownicy statków powietrznych będą dokładać starań by osiągnąć porozumienie. Nie powinno się zakładać złej woli po żadnej ze stron. Dokładnie taka sama treść jest w art. 77c pkt 12 i też nie uważamy, żeby konieczne było zapisywanie oczywistej oczywistości w dokumencie w randze ustawy.</i>	Art. 77 ust. 1 pkt 4	<u>Uwaga uwzględniona.</u> Wykreślono wskazane zapisy.
40.	ZZPPL	Art. 77b pkt 2 – skreślić w całości i zastąpić treścią z art. 77 c pkt 10	<i>Ten punkt uważamy za całkowicie niezrozumiały. Dokładnie to samo napisane przejrzystym i czytelnym językiem znajdujemy w art. 77 c pkt 10.</i>		<u>Uwaga uwzględniona.</u> Dokonano ujednoczenia brzmienia zapisów art. 77b ust. 2 oraz art. 77c ust. 10.
41.	ZZPPL	Art. 77 c 1 – zakończyć na: „informacje dotyczące w szczególności metody ustalania opłat oraz związanych z opłatami kosztów.”	<i>Przychody, a w szczególności pochodzące ze środków publicznych są sprawą zarządzającego lotniskiem, a nie użytkowników statków powietrznych. Usługi i elementy dostępnej infrastruktury są częścią umowy handlowej między stronami i nie widzimy potrzeby dublowania tych informacji przy okazji konsultacji. Plany rozwoju infrastruktury i ich wpływ na przepustowość lotniska zarządzający konsultuje zgodnie z art. 77 c 1 pkt 15 i 16 więc nie widzimy sensu ponawiania tych zapisów w tym miejscu.</i>	Art. 77c ust. 1	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Wskazany w art. 77c ust. 1 zakres informacji przekazywany przewoźnikom przez zarządzającego, jest całkowicie zbieżny z zakresem informacji określonych w art. 7 ust. 1 dyrektywy 2009/12/WE. Zgodnie z politykami ICAO dotyczącymi opłat dla Portów Lotniczych i Służb Żeglugi Powietrznej oraz dyrektywą 2009/12/WE opłaty lotniskowe powinny być powiązane z kosztami świadczonych usług oraz udostępnianej infrastruktury. W związku z powyższym, o ile zarządzanie przychodami przez zarządzającego jest w jego wyłącznej kompetencji, to zarówno struktura oraz wysokości kosztów, jak również struktura przychodów zarządzającego powinny być

					elementem, który zapewni użytkownikom, jak również organom nadzorującym możliwość weryfikacji opłat lotniskowych oraz zasadności poziomu ich naliczania.
42.	ZZPPL	Art. 77 c 1 – zobowiązanie do corocznego prowadzenia konsultacji.	<i>Należy przemyśleć, czy warto zapisywać taki obowiązek? Nie lepiej, żeby takie konsultacje były odbywały się na wniosek stron? Taryfy opłat lotniskowych nie zmienia się przecież co roku, a konsultacje dotyczące jej funkcjonowania i innych czynników są negocjowane na bieżąco w ramach umów handlowych.</i>	Art. 77c ust. 1	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Zapis ten jest całkowicie zgodny z art. 6 ust. 1 dyrektywy. Coroczne konsultowanie opłat ma na celu zapewnienie pełnej wymiany informacji pomiędzy zarządzającym oraz użytkownikami portu lotniczego, a w efekcie weryfikację wysokości opłat w zamian za udostępniane usługi i infrastrukturę oraz regularną ocenę efektywności gospodarowania infrastrukturą przez zarządzającego, z której korzystają użytkownicy. Wskazać należy, iż charakter pobieranych przez zarządzającego opłat lotniskowych, nie ma cech porozumienia czysto handlowego. Jako, że zarządzający lotniskiem użytku publicznego oferuje infrastrukturę o charakterze publicznym, otwartą dla wszystkich użytkowników, którzy chcą z niej korzystać (z zastrzeżeniem art. 66 ustawy – Prawo lotnicze). W związku tym charakter oraz wysokość opłat musi być ustalana w sposób niedyskryminacyjny, przejrzysty oraz adekwatny, co powinno być konfrontowane i nadzorowane w regularnych konsultacjach.
43.	ZZPPL	Uwaga ogólna: należy zastanowić się nad stopniem uszczegółowienia prawa w dokumencie rangi ustawy. Czy nie lepiej zamiast wielokrotnie powtarzanych zapisów „prezes Urzędu może” (art. 77 c 3,6,11 zmiany oraz w samej ustawie) wprowadzić zapis: Prezes Urzędu nadzoruje wysokość opłat lotniskowych i w ramach tego nadzoru może zażądać wszelkich dokumentów dla zgodnego z prawem ustalenia ich wysokości?	Wprowadzenie takich zapisów w innych aspektach nadzoru rynku lotniczego pozwoliłoby ograniczyć objętość ustawy co najmniej o 1/3 i uczyniłoby Prawo Lotnicze dokumentem bardziej zrozumiałym i przejrzystym. Tymczasem ustawa zaczyna przypominać mapę wysoko specjalistycznego procesu, w którym pogubić się mogą nie tylko laicy ale także mniej wprawieni specjaliści.		Uwaga redakcyjna - <u>nieuwzględniona</u> . Zaproponowany kształt projektu ustawy wydaje się wystarczająco czytelny i precyzyjny.

44.	GTL S.A.	Odnośnie do art. 76 ust. 3 – Zdaniem GTL S.A. zastosowanie konstrukcji dotacji celowej, pomimo doprecyzowania w projekcie zakresu regulacji rozporządzenia wykonawczego (sposób i tryb rozliczania dotacji, sposób dokumentowania lotów objętych tą dotacją) spowoduje, że otrzymywana równowartość opłat lotniskowych będzie traktowana jako pomoc publiczna, a uzyskane środki jako środki publiczne. Takie rozwiązanie może spowodować określone komplikacje związane z ewidencjonowaniem i wydatkowaniem tych środków.		Art. 76 ust. 3	<u>Uwaga bezprzedmiotowa.</u> W związku z negatywnym stanowiskiem Ministra Finansów odnośnie do dotacji z budżetu państwa z tyt. zwolnień z opłat lotniskowych oraz po przeprowadzeniu konsultacji z podmiotami podjęto decyzję o całkowitej rezygnacji z obowiązkowych zwolnień (a w konsekwencji dotacji).
45.	GTL S.A.	Art. 77 ust. 4 – wnioskujemy o wykreślenie słowa „wszelkich” przed słowem „starań” z uwagi na jego ocenny charakter, gdyż trudno udowodnić, że dany podmiot dołożył „wszelkich starań”		Art. 77 ust. 4	W zweryfikowanym projekcie wykreślono w art. 77 ust. 4, tym samym <u>uwaga staje się bezprzedmiotowa.</u>
46.	GTL S.A.	Art. 77e ust. 3 – proponuje się, aby przepisowi ust. 3 nadać następujące brzmienie: „Zarządzający lotniskiem zamieszcza informację o aktualnej taryfie opłat lotniskowych na stronie internetowej zarządzającego, o ile taką posiada.”	Proponuje się wykreślenie słów „w szczególności”, które wskazują na obowiązek zamieszczenia taryfy także w innym miejscu. Podanie do publicznej wiadomości następuje w trybie określonym w art. 77e ust. 1 i 2. Tryb przewidziany w ust. 3 może mieć charakter pomocniczy, informacyjny. Stąd też zwrot „podaje do publicznej wiadomości” jest nieadekwatny do charakteru czynności.	Art. 77e ust. 3	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Podanie taryfy do publicznej wiadomości może następować w różny sposób – nie tylko poprzez jej publikację na stronie internetowej, ale też np. poprzez jej wywieszenie w miejscu dostępnym dla użytkowników portu. Dlatego też pozostawiono wyrażenie „w szczególności”. Jednocześnie trzeba podkreślić, że zarządzający lotniskiem oferuje infrastrukturę o charakterze publicznym, otwartą dla wszystkich użytkowników, którzy chcą z niej korzystać (z zastrzeżeniem art. 66 ustawy prawo lotnicze), co powoduje, że ogłoszenie taryfy do publicznej

					wiadomości wydaje się konieczne.
47.	GTL S.A.	Art. 77f ust. 3 – Podtrzymujemy wcześniejszy postulat w zakresie doprecyzowania kryteriów i proponujemy po słowach ”niedyskryminacyjnych kryteriów” i przed słowami ”określonych przez zarządzającego” dodać słowa: „z uwzględnieniem możliwości technicznych i uzasadnionego interesu gospodarczego zarządzającego lotniskiem”.		Art. 77f ust. 3	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Wskazana przez konsultanta propozycja zapisu oraz jej ocenny charakter mogą uzależnić dostęp do infrastruktury od interesu gospodarczego zarządzającego, co mogłoby doprowadzić do subiektywnego wyboru użytkownika korzystającego z infrastruktury.
48.	GTL S.A.	Art. 78a ust. 1 – Propozycja wykreślenia słów: „w szczególności”		Art. 78a ust. 1	<u>Uwaga uwzględniona.</u> Dokonano przeformułowania zapisu.
49.	GTL S.A.	Nadal podtrzymujemy propozycję w zakresie wykreślenia art. 78a ust. 2, obligującego zarządzającego do wyznaczenia użytkownikowi lotniska stosownego, dodatkowego terminu do wykonania zobowiązania. W miejsce tego zapisu możliwe jest wprowadzenie stosownej informacji do taryfy opłat lotniskowych wskazującej na możliwość odmowy korzystania z obiektów i urządzeń oraz świadczenia usług w przypadku naruszenia warunków lub terminów płatności opłat lotniskowych.		Art.78a ust. 2	<u>Uwaga odrzucona.</u> Zasadnym jest, aby przed zastosowaniem odmowy zarządzający poinformował użytkownika o zamiarze odmowy świadczenia usług.
50.	GTL S.A.	Podtrzymujemy propozycję w zakresie rozporządzeń wykonawczych do Ustawy, których wydanie przewiduje art. 77g. Należy rozważyć w nowym rozporządzeniu w sprawie opłat lotniskowych możliwość wyrażenia opłaty dla przewoźników z krajów trzecich w walucie USD lub EUR po określonym kursie.	Wskazać należy, iż zgodnie z obecnie obowiązującym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie opłat lotniskowych opłaty określa się w walucie obowiązującej na terytorium RP. W związku z tym faktury VAT są wystawiane w złotych polskich, również taryfa jest określona w złotych polskich. W odniesieniu do przewoźników z krajów	Art. 77g	Uwagi dotyczące aktu wykonawczego. Należy przy tym podkreślić, iż aktualne przepisy prawa lotniczego nie regulują kwestii waluty, w jakiej ma być dokonywana płatność, pozostawiając w tym zakresie swobodę zarządzającemu lotniskiem.

			trzecich wiąże się to z szeregiem przeszkód związanych z pozyskiwaniem polskiej waluty i możliwościami płatności za pomocą polskiej waluty. Walutami używanymi w krajach trzecich są zazwyczaj EUR lub USD.		
51.	Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”	Nie wydaje się właściwe sformułowanie „nadzór nad opłatami lotniskowymi”. Jest to raczej nadzór nad zarządzającymi lotniskami w zakresie ustalania opłat lotniskowych.		Art. 26aa	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u> Dokonano modyfikacji zapisu.
52.	Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”	Proponujemy wykreślenie wyrazów: „za starty, lądowania, parkowanie oraz obsługę pasażerów i ładunków (towarów i poczty)” i zastąpienie ich wyrazami „operacje lotnicze”. Proponujemy, aby przedmiotowe zwolnienie dotyczyło wszystkich opłat lotniskowych. Zostały one zdefiniowane w art. 75 i powtórzenie tej definicji w art. 76 ust. 1 wydaje się zbędne. Należy też zauważyć, iż powtórzenie definicji z art. 75 nie jest dosłowne, co może budzić wątpliwości interpretacyjne co do zakresu zwolnienia w odniesieniu do opłat hałasowych oraz ewentualnej opłaty za oświetlenie. Z kolei pobieranie wyłącznie opłaty hałasowej byłoby nieuzasadnione i technicznie trudne (opłata hałasowa jest zwykle dość ściśle związana z opłatą za lądowanie).		Art. 76 ust. 1	<u>Uwaga bezprzedmiotowa.</u> W związku z negatywnym stanowiskiem Ministra Finansów odnośnie do dotacji z budżetu państwa z tyt. zwolnień z opłat lotniskowych oraz po przeprowadzeniu konsultacji z podmiotami zrezygnowano z określania katalogu zwolnień z opłat lotniskowych oraz dotacji z budżetu państwa z tego tytułu.
53.	Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”	Proponujemy zastąpienie wyrazów: „użytkownikami statków powietrznych” wyrazami: „podmiotami, od których pobierane są opłaty lotniskowe, o których mowa w art. 75 ust. 1”. Analogiczną zmianę proponujemy w art. 77 ust. 4. Zmiana ma charakter redakcyjny i precyzujący. Utrzymanie obecnie proponowanego brzmienia tego przepisu, wobec obowiązującej definicji użytkownika statku powietrznego, będzie powodować konieczność sprawdzania, czy		Art. 77 ust. 1	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u> W ślad za przepisami dyrektywy wskazano na prowadzenie konsultacji z przewoźnikami lotniczymi.

		przewoźnik wykonujący loty regularne lub serie lotów nieregularnych jest użytkownikiem (tzn. czy jest wpisany jako właściciel lub użytkownik do rejestru statków powietrznych), gdyż jedynie wówczas będzie miał prawo do udziału w konsultacjach.			
54.	Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”	Proponujemy nadanie art. 77 ust. 2 następującego brzmienia: „Za stale korzystającego z lotniska uznaje się podmiot, który w sezonie rozkładowym poprzedzającym datę prowadzenia konsultacji wykonywał z tego lotniska regularny przewóz lotniczy lub wykonał co najmniej 10 lotów nieregularnych i nadal z niego operujący w sezonie, w którym prowadzone są konsultacje.”	Powyższa propozycja związana jest z propozycją zmiany w art. 77 ust. 1, a jednocześnie ma charakter redakcyjny.	Art. 77 ust. 2	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u> Dokonano modyfikacji zapisu.
55.	Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”	Podtrzymujemy postulat dotyczący umożliwienia zarządzającemu lotniskiem wprowadzania korekt szczegółowych zapisów w sytuacjach, kiedy praktyka wskazuje na konieczność ich doprecyzowania czy zmiany zapisu w celu eliminacji niejednoznaczności i zapewnienia właściwej interpretacji. Umożliwienie usunięcia oczywistej omyłki pisarskiej w taryfie nie zmienia projektu w tym zakresie w istotny sposób. Postulujemy również umożliwienie zarządzającemu dokonywanie korekt wynikających bezpośrednio ze zmiany obowiązującego prawa.		Art. 77c ust. 7	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u> Wskazana propozycja ze względu na ocenny charakter może prowadzić do zmian merytorycznych oraz próby obejścia konieczności uzyskania zatwierdzenia ze strony Prezesa Urzędu. Taki zapis może wpłynąć na poziom opłat, lub wskazanych do uiszczenia opłaty użytkowników, a tym samym może wywołać skutki ekonomiczne (dla poszczególnych stron). Wprowadzono jednak możliwość dokonywania przez zarządzającego lotniskiem korekt wynikających ze zmiany przepisów prawa, pod warunkiem że zmiany te nie wynikają ze zmiany prawa lotniczego w zakresie dotyczącym opłat lotniskowych i nie skutkują zmianą wysokości opłat lotniskowych lub zniżek. Jednocześnie wprowadzono obowiązek zgłaszania takich zmian do wiadomości Prezesa Urzędu, który może w terminie 7 dni wprowadzić wobec

					nich sprzeciw.
56.	Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”	W przepisie tym (i kilku dalszych) pojawia się wcześniej niezdefiniowane wyrażenie „użytkownicy lotniska”, które jak się wydaje ma takie samo znaczenie co używane wcześniej: „podmioty, o których mowa w art. 77 ust. 1”. Celem uniknięcia wątpliwości interpretacyjnych należy ujednoclić terminologię w tym zakresie.		Art. 77c ust. 4	<u>Uwaga uwzględniona.</u> Dokonano przeglądu wszystkich proponowanych przepisów i zmiany wskazanych pojęć, które mogą nasuwać wątpliwości interpretacyjne.
57.	Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”	Podtrzymujemy opinię, iż brak jest merytorycznego powiązania pomiędzy zatwierdzeniem opłat lotniskowych z informacjami przedstawionymi w planie generalnym danego lotniska. Plan generalny to długofalowa (na 20 lat) prognoza. Zmiana opłat lotniskowych wyraża zaś aktualne potrzeby i sytuację finansową zarządzającego. Rozbieżność pomiędzy nowymi opłatami lotniskowymi i planem generalnym sama w sobie nie może być podstawą do odmowy zatwierdzenia opłat. Nie jest również jasne uzasadnienie umożliwienia odmowy zatwierdzenia opłat jedynie z tego względu „iż zarządzający lotniskiem użytku publicznego nie dopełnił obowiązku, o którym mowa w ust. 12” (tj. rozpoczęcia rozmów z przewoźnikami w zakresie porozumienia w sprawie jakości świadczonych usług). Proponujemy skreślenie art. 77 c ust. 11 w całości.		Art. 77c ust. 11	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Trzeba podkreślić, że, zgodnie z art. 55 ust. 6 pkt 6 ustawy – Prawo lotnicze zmienionej ustawą z dnia 30 czerwca br., plan generalny powinien zawierać planowany poziom opłat lotniskowych, przewidywany przez zarządzającego w oparciu o obecną i projektowaną w planie generalnym infrastrukturę lotniska, oraz wielkość nakładów inwestycyjnych związanych z jej rozwojem. To powoduje, że informacje dotyczące infrastruktury, a w związku z tym opłat lotniskowych powinny być zbieżne z informacjami przedstawionymi w planie generalnym. Taka formuła powinna zapewniać długofalowość prowadzonej przez zarządzającego polityki. Pamiętać też należy, że plany generalne powinny być aktualizowane co 5 lat, co daje pewną formę elastyczności w kreowaniu bieżącej oraz długoterminowej strategii zarządzającego portem lotniczym. Ponadto plan ten będzie aktualizowany częściej, jeżeli istniejące lub projektowane cechy techniczno-eksploatacyjne lotniska lub warunki ekonomiczne, operacyjne, środowiskowe oraz finansowe wymagają

					wprowadzenia istotnych zmian w tym planie. W zakresie dopełnienia obowiązku określonego w ust. 12 z przepisu jasno wynika, iż chodzi o brak podjęcia przez zarządzającego negocjacji z przewoźnikami w celu zawarcia stosownego porozumienia, co wynika z przepisów implementowanej dyrektywy 2009/12/WE.
58.	Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”	Nie jest jasna przesłanka odmowy świadczenia usług przez zarządzającego polegająca na bezskutecznym „przedsięwzięciu przez zarządzającego innych środków dochodzenia należności, z wyłączeniem dochodzenia należności na drodze sądowej”.		Art. 78a ust. 1	<u>Uwaga uwzględniona.</u> Wykreślono wskazane sformułowanie.
59.	Międzynarodowy Port Lotniczy Kraków-Balice Sp. z o.o.	Podtrzymujemy nasze stanowisko w zakresie bezwzględnej konieczności zapewnienia w przyszłych regulacjach możliwości posługiwania się w taryfach opłat lotniskowych zniżkami ilościowymi (wolumenowymi) od opłaty pasażerskiej.			<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Należy wskazać, iż zasady udzielania i dozwolone formy zniżek zostaną określone w przyszłym rozporządzeniu ministra właściwego ds. transportu wydanym na mocy delegacji z art. 77g.
60.	Międzynarodowy Port Lotniczy Kraków-Balice Sp. z o.o.	Podtrzymujemy nasze stanowisko w zakresie ograniczenia szerokiego zakresu udostępnianych informacji w trakcie procesu konsultacji prowadzonych przez zarządzających portami lotniczymi obsługującymi rocznie poniżej 5 mln pasażerów.			<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Nie jest zrozumiałe, dlaczego obowiązek, związany z przekazywaniem informacji partnerom handlowym jest traktowany jako zmniejszenie konkurencyjności zarządzającego. W interesie zarządzającego jest przedstawienie pełnej oraz przejrzystej informacji użytkownikom, którzy w oparciu o te informacje podejmują decyzje handlowe. Zmniejszenie przejrzystości ustanawianych opłat lotniskowych powoduje zwiększenie niepewności oraz brak możliwości podjęcia zasadnej decyzji przez przewoźników w zakresie operowania z danego portu lotniczego. Trzeba jednocześnie podkreślić, że w każdym

					wypadku obowiązuje tajemnica przedsiębiorstwa zgodnie z art. 77 ust. 6 projektu ustawy.
61.	Międzynarodowy Port Lotniczy Kraków-Balice Sp. z o.o.	W odniesieniu do przyszłych regulacji (art. 77g) w przedmiotowym zakresie, istotnym jest, aby ich ostateczny kształt nie ograniczał możliwości decyzyjnych i handlowych portów, a także nie był czynnikiem hamującym ich dalszy rozwój.		Art. 77g	<u>Uwaga nie dotyczy ustawy.</u>
62.	Międzynarodowy Port Lotniczy Kraków-Balice Sp. z o.o.	Jednocześnie nadal stanowczo sprzeciwiamy się wprowadzeniu jakiegokolwiek mechanizmu finansowania organu nadzorującego – wprowadzeniu dodatkowych opłat.	Należy zwrócić uwagę, że art. 11 ust. 5 dyrektywy 2009/12/WE przewiduje jedynie możliwość, a nie obowiązek wprowadzenia przez państwa członkowskie takiego mechanizmu.		<u>Uwaga odrzucona.</u> Zasadnym jest zapewnienie finansowania realizacji zadań określonych w dyrektywie. Jednocześnie wskazać należy, iż z punktu widzenia zarządzających lotniskami wysokość tej opłaty nie jest bardzo znacząca.
63.	Międzynarodowy Port Lotniczy Kraków-Balice Sp. z o.o.	Zakres zaproponowanych zmian nie wyczerpuje wszystkich kwestii istotnych dla funkcjonowania podmiotów na rynku lotniczym w Polsce.			<u>Uwaga nie dotyczy tekstu projektu ustawy.</u>
64.		Zgodnie z obowiązującymi regulacjami prawnymi Agencja może odmówić świadczenia usług zapewniania służb żeglugi powietrznej użytkownikom tej przestrzeni tylko w przypadkach określonych w przepisach prawa. Aktualnie przepisy te są zawarte w art. 130 ust. 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo Lotnicze (jest to przepis realizujący art. 14 ust. 3 rozporządzenia WE 1794/2006) – tzw. „czerwona lista przewoźników” oraz w rozporządzeniu (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005		Art. 78a	<u>Uwaga uwzględniona.</u> Wykreślono przepis dotyczący roli instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej w stosowaniu odmowy.

	<p>PAŻP</p>	<p>r. sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz oraz uchylające art. 9 dyrektywy 2004/36/WE – tzw. „czarna lista przewoźników”. W związku z tym, w odniesieniu do art.78a ust. 3 projektu, zachodzi wątpliwość czy na gruncie prawa międzynarodowego i europejskiego istnieje możliwość ustanowienia normy <u>krajowej</u> nakazującej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej odmowę świadczenia usług na rzecz użytkowników przestrzeni w oparciu o decyzję jednego z podmiotów gospodarczych, zainteresowanych ściąganiem swoich wierzytelności, a nie np. w wyniku decyzji NSA lub ministra nadzorującego ten podmiot. Pion finansowy PAŻP wyraził w tym zakresie następujące wątpliwości:</p> <p>„Ewentualne przyznanie zarządzającemu lotniskiem użytku publicznego, a więc podmiotowi prawnemu prowadzącemu działalność komercyjną, szczególnych dodatkowych (tj. poza wynikającymi z ogólnie obowiązujących przepisów prawa) ustawowych uprawnień w zakresie metod dochodzenia roszczeń handlowych, mogłoby nosić znamiona preferencyjnego traktowania wybranych podmiotów gospodarczych i stać w sprzeczności z ogólnymi zasadami gospodarki wolnorynkowej – tak jak stwierdza się w komentarzu do zgłoszonych wcześniej uwag PAŻP¹ „byłaby to zbyt daleko idąca ingerencja (...) w stosunki handlowe między podmiotami rynku.” Może to mieć szczególne</p>			
--	--------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--

		<p>znaczenie w perspektywie możliwości świadczenia usług lotniskowych na rzecz różnych użytkowników (np. różnych linii lotniczych) na tym samym lotnisku przez różne podmioty gospodarcze (tj. przez samego zarządzającego danym lotniskiem, jak i przez inne podmioty uprawnione - agentów obsługi naziemnej). Powstaje w związku z tym pytanie, czy planowane uprawnienia miałyby przysługiwać agentom obsługi naziemnej na takich samych zasadach jak zarządzającemu lotniskiem?”</p> <p>Należy zauważyć, że zarządzający lotniskiem dysponuje już istniejącymi środkami prawnymi do wyegzekwowania należności określonymi w Konwencji o ujednoczeniu niektórych prawideł, dotyczących zajęcia zabezpieczającego statków powietrznych (Dz. U. 1937 r. Nr 74, poz. 540) podpisanej w Rzymie w 1933 r., oraz w art. 78 Prawa lotniczego. umożliwiającymi mu zatrzymanie statku powietrznego w związku z nieuiszczeniem opłat lotniskowych.</p>			
65.	PAŻP	<p>Pozostawienie w projektowanym kształcie art. 78a budzi ponadto, w ocenie pionu finansowego PAŻP, wątpliwości związane z procedurą realizacji przez PAŻP normy zawartej w ust. 3 tego artykułu oraz skutkami tej realizacji:</p> <p>„Proponowany w projekcie art. 78a tryb realizacji prawa „odmowy korzystania z obiektów i urządzeń oraz świadczenia usług (...)”, pomimo dokonania w pierwotnej treści projektu pewnych modyfikacji, wciąż nie został określony w sposób wystarczająco precyzyjny i nie przystaje do rzeczywistych praktycznych możliwości skutecznego zastosowania przewidywanych sankcji, w tym w szczególności:</p> <p>a. określenie „znacząca i długotrwała zwłoka w regulowaniu zobowiązań” pozostawia praktycznie nieograniczony margines możliwych interpretacji, zarówno po stronie</p>		Art. 78a	

		<p>zarządzających lotniskiem, jak i samych użytkowników lotniska, co mogłoby prowadzić z jednej strony do nadużywania takiego uprawnienia, z drugiej zaś do kwestionowania zasadności podejmowanych działań sanacyjnych,</p> <p>b. podobnie jak wskazano w pkt a. powyżej, realizacja sankcji może zostać zakwestionowana wobec niewyczerpania „innych środków egzekucji należności”,</p> <p>c. zbyt ogólnie („wykonuje postanowienia zawarte w tej decyzji”) określono proponowany dla PAŻP tryb postępowania oraz nie wskazano zakresu pełnomocnictw dla PAŻP do wykonywania czynności w imieniu zarządzającego lotniskiem, co praktycznie uniemożliwiłoby skuteczne i zgodne z prawem działanie,</p> <p>d. potencjalne podejmowanie przez PAŻP czynności w imieniu zarządzającego lotniskiem związane byłoby z koniecznością uprzedniego określenia katalogu dopuszczalnych działań, ustalenia trybu postępowania oraz wdrożenia w PAŻP stosownej procedury, a podejmowanie przez pracowników PAŻP czynności w ramach tej procedury związane byłoby z koniecznością ponoszenia przez PAŻP kosztów działań niezwiązanych bezpośrednio z przedmiotem działalności PAŻP; konieczne byłoby więc określenie źródła finansowania oraz zasad rozliczania przychodów i kosztów takich działań,</p> <p>e. wobec zastrzeżeń wskazanych w pkt c – d, wbrew opinii zawartej w komentarzu do</p>			
--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--

		<p>uwag PAŻP przekazanych w procesie konsultacji projektu², do czasu dookreślenia ww. zagadnień samo wprowadzenie do projektu zapisu nt. odpowiedzialności zarządzającego lotniskiem za skutki spowodowane „odmową (...)” nie może być w aktualnym kształcie projektu traktowane jako równoważne z całkowitym wyłączeniem odpowiedzialności cywilnej PAŻP za działania podejmowane przez jej pracowników w związku z „wykonywaniem postanowień zawartych w decyzji”,</p> <p>f. reasumując wskazania w pkt c – e powyżej, w przypadku praktycznego włączenia PAŻP w realizację czynności o charakterze zlecenia na rzecz zarządzającego lotniskiem wymagane byłoby zawarcie przez strony odrębnej umowy, która w sposób jednoznaczny regulowałyby te kwestie,</p> <p>g. wątpliwości budzi koncepcja, aby PAŻP w ciągu 5 dni od otrzymania kopii decyzji zarządzającego lotniskiem o „odmowie korzystania (...)” świadczyła użytkownikowi lotniska/przestrzeni powietrznej usługi nawigacyjne umożliwiające wylądowanie na lotnisku z pełną świadomością, że wkrótce „wykonując postanowienia zawarte w decyzji” odmówi dalszego świadczenia usług nawigacyjnych – powstaje w tym obszarze ewidentne ryzyko konfliktu interesów PAŻP, jako usługodawcy dla użytkowników lub właścicieli statków powietrznych oraz usługodawcy dla zarządzających lotniskami. Ustawowe</p>			
--	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--

		„narzucenie” PAŻP obowiązku występowania w takiej roli należałoby uznać za nadużycie.			
66.	PAŻP	art.75 ust. 2 – przepis ten powinien być uzupełniony o „usługi świadczone przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej”(art. 130 – opłaty nawigacyjne), mając na uwadze regulację zawartą w art. 1 ust.4 dyrektywy oraz relacje pomiędzy opłatami lotniskowymi i terminalowymi.		art. 75 ust. 2	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Trzeba podkreślić, że opłaty lotniskowe pobierane są za korzystanie z infrastruktury oraz usług z nią związanych oferowanych przez zarządzającego lotniskiem. Natomiast opłaty nawigacyjne są pobierane (zgodnie z ustawą – Prawo lotnicze i rozporządzeniami wykonawczymi, oraz rozporządzeniem 1794/2006) za usługi (w tym pomoce nawigacyjne) świadczone przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej. W związku z powyższym nie istnieje konieczność doprecyzowania art. 75 ust. 2.
67.	PAŻP	w art. 76 ust. 5 projektu ustala się katalog zwolnień z opłat lotniskowych, adekwatnie do regulacji zawartej w art. 130 Prawa lotniczego (usługi nawigacyjne). Zarządzający lotniskiem otrzymuje więc, podobnie jak PAŻP, dotację celową z budżetu państwa stanowiącą równowartość opłat lotniskowych, jakie zostałyby pobrane, gdyby przedmiotowe loty nie podlegały zwolnieniu z opłat; w tym zakresie następuje zatem zrównanie podmiotów obsługujących konkretny lot, tj. zarządzającego lotniskiem i PAŻP. Jednakże w projekcie proponuje się ponadto możliwość udzielenia przez zarządzającego, pod pewnymi warunkami, dodatkowego zwolnienia z opłat, innych niż wymienione w tym artykule; takiej regulacji brak w art. 130 w odniesieniu do usług nawigacyjnych. W związku z tym wnioskuje się o rozważenie, <u>o ile jest to dopuszczalne na gruncie przepisów</u>		art. 76 ust. 5	<u>Uwaga odrzucona.</u> W związku z negatywnym stanowiskiem Ministra Finansów odnośnie dotacji z budżetu państwa z tyt. zwolnień z opłat lotniskowych oraz po przeprowadzeniu konsultacji z podmiotami zrezygnowano z określania katalogu zwolnień z opłat lotniskowych oraz dotacji z budżetu państwa z tego tytułu.

		<p>rozporządzenia (WE) nr 1794/2006 lub innych przepisów, wprowadzenia analogicznej możliwości w stosunku do opłat nawigacyjnych – art.130.</p> <p>Dałoby to m.in. szansę uregulowania kwestii niepobierania opłat za loty wykonane na podstawie umów międzynarodowych, w których nie przewidziano takiego zwolnienia.</p>			
68.	PAŻP	<p>Uwaga ogólna</p> <p>proponuje się w bardziej przejrzysty sposób (w odrębnych artykułach) uregulować kwestie dot. opłat lotniskowych objętych zakresem dyrektywy, tj. opłat lotniskowych w odniesieniu do „portów lotniczych otwartych dla ruchu handlowego i obsługujących rocznie powyżej 5 mln pasażerów oraz do portu lotniczego o największym ruchu pasażerskim w kraju” od opłat lotniskowych odnoszących się do pozostałych lotnisk. W przypadku regulacji prawnych „powtarzających” się dla obydwu grup opłat lotniskowych można zastosować odesłanie do stosownych przepisów znajdujących się w we wcześniejszym artykule.</p>			<p><u>Uwaga odrzucona.</u></p> <p>Zaproponowany kształt projektu ustawy wydaje się wystarczająco czytelny i precyzyjny.</p>
69.	Aeroklub Polski	<p>Projektowany przepis art. 26aa ust. 2 wprowadza stawkę opłaty lotniczej za nadzór Prezesa ULC nad opłatami lotniskowymi pobieranymi przez zarządzających lotniskami użytku publicznego w wysokości 10 tys. zł dla lotnisk, które obsługiwały do 10 mln pasażerów oraz w wys. 45 tys. dla lotnisk, które obsługiwały pow. 5 mln pasażerów.</p> <p>Aeroklub Polski proponuje dodanie w art. 26aa zapisu określającego dla lotnisk użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji, odrębną stawkę opłaty lotniczej „za nadzór Prezesa Urzędu nad opłatami lotniskowymi”, w następujących stawkach (propozycja):</p> <p>– 1 000 zł dla lotnisk użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji – do 1 000 000</p>	<p>W ocenie Aeroklubu Polskiego proponowane rozróżnienie nie uwzględnia nowej kategorii lotnisk użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji, jaka została wprowadzona nowelizacją Prawa lotniczego (ustawa z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz zmianie niektórych innych ustaw). Lotniska użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji z założenia obsługiwać będą niewielki ruch pasażerski, zatem konieczne wydaje się aby ustawodawca krajowy przewidział adekwatną do tego rodzaju lotnisk opłatę za nadzór nad zatwierdzaniem opłat lotniskowych.</p>	Art. 26aa ust. 2	<p><u>Uwaga odrzucona.</u></p> <p>Wysokość wprowadzanej opłaty lotniczej zależna jest od zakresu zadań nadzoru Prezesa ULC wynikającym z art. 75-78a ustawy nad danym lotniskiem – przepisy nowelizowanej ustawy rozróżniają w tym zakresie dwie kategorie lotnisk – do 5 mln pasażerów rocznie i powyżej tego progu. Brak jest jakiegokolwiek zróżnicowania zakresu zadań nadzorczych Prezesa ULC związanych z opłatami lotniskowymi w zależności od tego, czy nadzór dotyczy lotniska użytku publicznego o pełnej czy też ograniczonej certyfikacji – jedynym wyznacznikiem różnicy w zakresie nadzoru jest przekroczenie progu 5 mln pasażerów. Ograniczona certyfikacja dotyczy</p>

		<p>obsłużonych pasażerów, – 5 000 zł dla lotnisk użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji – od 1 000 000 do 5 000 000 obsłużonych pasażerów.</p>	<p>Nie ulega wątpliwości, że takie elastyczne podejście będzie odpowiadało założeniom, jakie przyświecały wprowadzeniu nowej kategorii lotnisk użytku publicznego i mieści się w ramach „mechanizmu finansowania”, o którym mowa w art. 11 ust. 5 dyrektywy UE 2009/12/WE.</p>	<p>jedynie wymogów związanych z bezpieczeństwem wynikających z przepisów rozporządzenia 216/2008/WE, nie ma natomiast jakiegokolwiek wpływu na regulację ekonomiczną działalności lotnisk. Ze względu na powyższe brak jest jakiegokolwiek uzasadnienia dla różnicowania wysokości opłaty za nadzór nad kwestiami związanymi z opłatami lotniskowymi, który w odniesieniu do lotnisk o ograniczonej certyfikacji będzie taki sam, jak w odniesieniu do lotnisk poddanych w pełni wymogom certyfikacyjnym. Takie zróżnicowanie wysokości opłaty w świetle braku różnic w zakresie zadań Prezesa ULC oznaczałoby nieuzasadnione nierówne traktowanie podmiotów poddanych nadzorowi.</p>
--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Warszawa, 13 sierpnia 2012 r.

Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE - 920 - 873 - 11 - 12/kz/16

SM - 1542

dot.: RM-10-86-12 z 03.08.2012 r.

Pan
Maciej Berek
Sekretarz Rady Ministrów

opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej *projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze* wyrażona na podstawie art. 13 ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2007 r. Nr 65, poz. 437 z późn. zm.) przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem

Z upoważnienia
Ministra Spraw Zagranicznych
Podsekretarz Stanu
Maciej Szpunar

Do wiadomości:

Pan Sławomir Nowak
Minister Transportu, Budownictwa
i Gospodarki Morskiej

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾
z dnia

**w sprawie warunków i trybu ustanowienia sieci portów lotniczych i wspólnego systemu
opłat lotniskowych**

Na podstawie art. 77a ust. 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933 i 951) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Ustanowienie sieci portów lotniczych

§ 1. Minister właściwy do spraw transportu może ustanowić sieć portów lotniczych, jeżeli sieć portów lotniczych będzie spełniała warunki:

- 1) zgodności z istniejącymi programami, strategiami i decyzjami w zakresie polityki transportowej dotyczącej lotnictwa cywilnego;
- 2) zdolności zarządzającego do zapewnienia ciągłości ruchu lotniczego na lotniskach objętych siecią portów lotniczych;
- 3) zapewnienia użytkownikom równego, niedyskryminującego dostępu do lotnisk objętych siecią portów lotniczych;
- 4) zapewnienia równej konkurencji pomiędzy lotniskami użytku publicznego stanowiącymi sieć portów lotniczych oraz innymi lotniskami użytku publicznego, na których ustanowienie sieci portów lotniczych może mieć wpływ.

§ 2. 1. Wniosek o ustanowienie sieci portów lotniczych zarządzający lotniskiem użytku publicznego przedstawia ministrowi właściwemu do spraw transportu z co najmniej kwartalnym wyprzedzeniem przed planowanym ustanowieniem sieci portów lotniczych.

2. Wniosek powinien zawierać:

- 1) nazwę zarządzającego, jego siedzibę i adres;
- 2) lotniska użytku publicznego planowane do objęcia siecią portów lotniczych;
- 3) planowany termin ustanowienia sieci portów lotniczych;
- 4) uzasadnienie dla ustanowienia sieci portów lotniczych zawierające w szczególności:
 - a) analizę całkowitych oczekiwanych kosztów i korzyści ustanowienia sieci portów lotniczych, w szczególności uwzględniającą uwarunkowania rynkowe, w tym makroekonomiczne,
 - b) informację dotyczącą prognoz, rodzaju i wielkości ruchu pasażerskiego i towarowego z lotnisk stanowiących sieć portów lotniczych,
 - c) wpływ ustanowienia sieci portów lotniczych na konkurencję pomiędzy lotniskami objętymi siecią portów lotniczych oraz użytkowników tych lotnisk, jak również innych lotnisk, na które ustanowienie sieci portów może mieć wpływ,
 - d) program wykorzystania lotnisk stanowiących sieć portów lotniczych,

¹⁾ Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494).

- e) organizację ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej lotnisk objętych siecią portów lotniczych ze wskazaniem wpływu przedsięwzięcia na ruch prowadzony z istniejących sąsiednich lotnisk lub pozostałych lotnisk stanowiących sieć portów lotniczych i w ich rejonie, ze wskazaniem sposobów uniknięcia kolizji;
- 5) uzasadnienie dla ustanowienia wspólnego systemu opłat, zawierające informacje, o których mowa w § 6 ust. 2 pkt 6.

3. Do wniosku załącza się następujące dokumenty:

- 1) zezwolenie na wykonywanie działalności gospodarczej na lotniskach użytku publicznego w zakresie zarządzania lotniskiem;
- 2) wypis z odpowiedniego rejestru potwierdzający status prawny podmiotu;
- 3) oświadczenie o rodzaju prowadzonej działalności gospodarczej;
- 4) dokumenty potwierdzające zgodność z planem generalnym, o którym mowa w art. 55 ust. 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze zwanej dalej „ustawą”, w zakresie w jakim dotyczą ustanowienia sieci portów lotniczych;
- 5) dokumenty potwierdzające prawidłowe przeprowadzenie konsultacji, o których mowa w art. 77a ust. 3 ustawy;
- 6) sprawozdanie finansowe zarządzającego lotniskiem za 3 ostatnie lata działalności.

§ 3. Nie później niż na 1 miesiąc przed przewidywanym dniem złożenia wniosku do ministra właściwego do spraw transportu, zarządzający lotniskiem użytku publicznego konsultuje ustanowienie sieci portów lotniczych z podmiotami, o których mowa w art. 77a ust. 3 ustawy. Konsultacje dotyczą w szczególności wpływu ustanowienia sieci portów lotniczych na sytuację ekonomiczną i operacyjną tych podmiotów, w tym zapewnienia bezpieczeństwa wykonywania operacji oraz równego dostępu do obiektów, urządzeń i usług udostępnianych przez zarządzającego lotniskami objętymi siecią portów lotniczych.

§ 4. 1. Minister właściwy do spraw transportu niezwłocznie po otrzymaniu wniosku, o którym mowa w § 2, oraz dokumentów, o których mowa w § 2 ust. 3, przekazuje ich kopie Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem Urzędu”, w celu zasięgnięcia opinii, o której mowa w art. 77a ust. 1 ustawy.

2. Prezes Urzędu, po otrzymaniu dokumentów, o których mowa w ust. 1, przekazuje swoją opinię, w szczególności biorąc pod uwagę:

- 1) zapewnienie użytkownikom równego, niedyskryminującego dostępu do obiektów, urządzeń i usług udostępnianych przez zarządzającego lotniskami objętymi siecią portów lotniczych;
- 2) zapewnienie przez zarządzającego bezpiecznego wykonywania operacji lotniczych z lotnisk objętych siecią portów lotniczych;
- 3) wpływ na konkurencję pomiędzy lotniskami użytku publicznego objętymi siecią portów lotniczych oraz użytkownikami lotnisk korzystających z tych lotnisk.

Rozdział 2

Wspólny system opłat lotniskowych

§ 5. 1. Minister właściwy do spraw transportu może wyrazić zgodę na ustanowienie wspólnego systemu opłat lotniskowych na lotniskach użytku publicznego obsługujących to samo miasto lub konurbację, jeżeli wspólny system opłat lotniskowych będzie spełniał warunki:

- 1) równego oraz niedyskryminującego dostępu do obiektów, urządzeń i usług udostępnianych przez zarządzającego lotniskami objętymi wspólnym systemem opłat lotniskowych;
- 2) transparentności alokowanych kosztów w ramach lotnisk użytku publicznego objętych wspólnym systemem opłat lotniskowych;
- 3) równej konkurencji pomiędzy użytkownikami lotnisk objętych wspólnym systemem opłat lotniskowych;
- 4) możliwości sprawdzenia przez użytkowników lotniska poprawności naliczonej należności, z tytułu opłat objętych wspólnym systemem opłat lotniskowych;
- 5) stabilności opłat lotniskowych objętych wspólnym systemem opłat lotniskowych w roku kalendarzowym, z wyjątkiem uzasadnionych przypadków zaistnienia nieprzewidzianych zdarzeń, niezależnych od zarządzającego lotniskiem, a wpływających znacząco i bezpośrednio na poziom kosztów jednostkowych świadczonych usług i udostępnianych urządzeń na lotniskach objętych tym systemem;
- 6) zarobkowego celu działalności zarządzającego lub zarządzających lotniskami objętymi wspólnym systemem opłat lotniskowych.

§ 6. 1. Wniosek dotyczący ustanowienia wspólnego systemu opłat lotniskowych na lotniskach użytku publicznego obsługujących to samo miasto lub konurbację, zarządzający lotniskiem użytku publicznego przedstawia ministrowi właściwemu do spraw transportu z co najmniej kwartalnym wyprzedzeniem przed planowanym zastosowaniem wspólnego systemu opłat lotniskowych.

2. Wniosek powinien zawierać:

- 1) nazwę zarządzającego, jego siedzibę i adres;
- 2) lotniska planowane do objęcia wspólnym systemem opłat lotniskowych;
- 3) zgody pozostałych zarządzających lotniskami użytku publicznego, planowanymi do objęcia wspólnym systemem opłat lotniskowych, o których mowa w art. 77a ust. 2 ustawy;
- 4) planowany termin zastosowania wspólnego systemu opłat lotniskowych;
- 5) dokumenty potwierdzające prawidłowe przeprowadzenie konsultacji, o których mowa w art. 77a ust. 3 ustawy, a w przypadku, o którym mowa w art. 77a ust. 5 ustawy – dokumenty potwierdzające prawidłowość przeprowadzenia konsultacji w zakresie, o którym mowa w art. 77a ust. 6 ustawy;
- 6) uzasadnienie dla wprowadzenia wspólnego systemu opłat lotniskowych, zawierające w szczególności:
 - a) aktualny poziom opłat lotniskowych obowiązujący w dniu złożenia wniosku,
 - b) wstępny projekt taryfy opłat lotniskowych planowanych do pobierania w ramach wspólnego systemu opłat lotniskowych oraz ich poziomu,
 - c) wielkości obsłużonego ruchu pasażerskiego i towarowego w ostatnich 3 latach działalności zarządzających lotniskiem użytku publicznego, a w przypadku krótszego okresu prowadzenia działalności – za okres, w którym działalność jest prowadzona,
 - d) informację dotyczącą sytuacji finansowej zarządzających lotniskami użytku publicznego wraz z opisem wpływu zmiany opłat na tę sytuację,
 - e) kalkulacji kosztów poszczególnych usług lotniskowych,
 - f) sprawozdanie finansowe za poprzedni rok obrotowy oraz plan działalności gospodarczej obejmujący co najmniej 2 lata,
 - g) dokumentację z przeprowadzonych konsultacji, o których mowa w art. 77a ust. 3 lub w art. 77a ust. 5,
 - h) prognozy ruchu pasażerskiego i towarowego dla lotnisk objętych wspólnym systemem opłat lotniskowych obejmujące następne 3 lata działalności.

§ 7. Nie później niż na 1 miesiąc przed przewidywanym dniem złożenia wniosku do ministra właściwego do spraw transportu, zarządzający lotniskiem użytku publicznego przedstawia do konsultacji podmiotom, o których mowa w art. 77a ust. 3 ustawy, projekt wspólnego systemu opłat lotniskowych.

§ 8. 1. Minister właściwy do spraw transportu niezwłocznie po otrzymaniu wniosku, o którym mowa w § 6, oraz dokumentów, o których mowa w § 6 ust. 2, przekazuje ich kopie Prezesowi Urzędu w celu zasięgnięcia opinii, o której mowa w art. 77a ust. 1 ustawy.

2. Prezes Urzędu przekazuje swoją opinię w zakresie poprawności funkcjonowania wspólnego systemu opłat lotniskowych, w szczególności biorąc pod uwagę:

- 1) zapewnienie użytkownikom równego, niedyskryminującego dostępu do obiektów, urządzeń i usług udostępnianych przez zarządzających lotniskami objętymi wspólnym systemem opłat lotniskowych;
- 2) wpływ na konkurencję pomiędzy lotniskami użytku publicznego objętymi wspólnym systemem opłat lotniskowych oraz użytkownikami lotnisk korzystających z tych lotnisk.

§ 9. W przypadku gdy żadne z lotnisk objętych wspólnym systemem opłat lotniskowych nie obsługuje więcej niż 5 000 000 pasażerów rocznie, taryfę opłat lotniskowych na lotniskach objętych wspólnym systemem opłat lotniskowych ustanawia się zgodnie z art. 77b ustawy.

§ 10. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

UZASADNIENIE

Przedmiotowe rozporządzenie stanowi wykonanie art. 77a ust. 7 ustawy – Prawo lotnicze. Rozporządzenie określa warunki i tryb ustanowienia sieci portów lotniczych i wspólnego systemu opłat lotniskowych.

Potrzeba wydania niniejszego rozporządzenia wynika ze zmian, jakie zostaną wprowadzone nowelizacją ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze w związku z implementacją dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych.

Rozporządzenie określa procedurę związaną z ustanowieniem sieci portów lotniczych lub wspólnego systemu opłat przez zarządzającego lub zarządzających lotniskiem. Wskazana procedura ma zapewnić możliwość ustanowienia sieci portów przy spełnieniu niezbędnych warunków związanych z:

- 1) zgodnością z istniejącymi programami, strategiami i decyzjami w zakresie polityki transportowej dotyczącej lotnictwa cywilnego,
- 2) zachowaniem równej konkurencji pomiędzy użytkownikami korzystającymi z lotniska lub lotnisk objętych siecią portów lotniczych lub wspólnym systemem opłat lotniskowych,
- 3) zachowaniem równej konkurencji pomiędzy lotniskami użytku publicznego funkcjonującymi na polskim rynku lotniczym,
- 4) zasad związanych z ustalaniem opłat lotniskowych (ustalonych w prawie lotniczym, Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy, prawie Unii Europejskiej oraz przepisach międzynarodowych).

Jednocześnie ustanowienie wspólnego systemu opłat na lotniskach użytku publicznego obsługujących to samo miasto lub konurbację, jeżeli wspólny system opłat lotniskowych będzie spełniał warunki:

- 1) równego oraz niedyskryminującego dostępu do usług i urządzeń lotnisk objętych wspólnym systemem opłat lotniskowych,
- 2) transparentności alokowanych kosztów w ramach lotnisk użytku publicznego objętych wspólnym systemem opłat lotniskowych,
- 3) równej konkurencji pomiędzy użytkownikami lotnisk objętych siecią portów lotniczych,
- 4) możliwości sprawdzenia przez użytkowników lotniska poprawności naliczonej należności, z tytułu opłat objętych wspólnym systemem opłat lotniskowych,
- 5) stabilności opłat lotniskowych objętych wspólnym systemem opłat lotniskowych w roku kalendarzowym, z wyjątkiem uzasadnionych przypadków zaistnienia nieprzewidzianych zdarzeń, niezależnych od zarządzającego lotniskiem, a wpływających znacząco i bezpośrednio na poziom kosztów jednostkowych świadczonych usług i udostępnianych urządzeń na lotniskach objętych tym systemem,
- 6) zarobkowego celu działalności zarządzającego lub zarządzających lotniskami objętych wspólnym systemem opłat lotniskowych.

Powyższe kryteria powinny zapewnić spójność z polityką państwa w zakresie transportu lotniczego, zarówno pod kątem przestrzennego, ekonomicznego oraz biznesowego uzasadnienia tworzenia sieci portów lotniczych oraz ustanawiania wspólnego systemu opłat lotniskowych. Kryteria te mają na celu zapewnienie konkurencyjności takich przedsięwzięć, przy jednoczesnym zagwarantowaniu przestrzegania reguł konkurencji.

Objęcie siecią portów i wspólnym systemem opłat będzie musiało być poprzedzone wnioskiem składanym przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego do ministra właściwego do spraw transportu. Przy ocenie wniosków minister właściwy do spraw transportu oraz Prezes Urzędu będą kierowali się powyższymi kryteriami.

Jednocześnie w związku z faktem, iż Prezes Urzędu pełni rolę nadzorczą nad poprawnym funkcjonowaniem rynku lotniczego, powinien on brać udział w procesie opiniowania ustanawiania sieci portów lotniczych oraz wspólnego systemu opłat lotniskowych. Opinia Prezesa Urzędu powinna dotyczyć w szczególności obszarów związanych z zapewnieniem równego dostępu do infrastruktury lotniskowej oraz konkurencji, bezpieczeństwa, a w szczególności poprawności ustalenia wspólnego systemu opłat lotniskowych oraz zapewnienia równej konkurencji pomiędzy lotniskami użytku publicznego objętymi wspólnym systemem opłat lotniskowych oraz użytkownikami lotnisk korzystających z tych lotnisk.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597) oraz nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

1. Wpływ na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego. Obowiązki administracji państwowej związane z ustanawianiem sieci portów lotniczych oraz wspólnego systemu opłat lotniskowych wskazane w projektowanym rozporządzeniu powinny być realizowane w ramach obecnie funkcjonujących budżetów.

2. Wpływ na rynek pracy

Projektowane rozporządzenie nie będzie miało istotnego wpływu na rynek pracy. Ustanowienie sieci portów lotniczych lub wspólnego systemu opłat powinno odbywać się w ramach tych samych przedsiębiorstw prowadzących działalność w zakresie zarządzania lotniskiem. Możliwym skutkiem jest zmiana struktur organizacyjnych związanych z zarządzaniem kilkoma lotniskami w ramach sieci lotnisk, jak również z prowadzeniem wspólnej polityki w zakresie opłat lotniskowych w ramach lotnisk objętych wspólnym systemem opłat lotniskowych.

3. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Projektowane rozporządzenie może pozytywnie wpłynąć na funkcjonowanie podmiotów na rynku lotniczym, przy zapewnieniu przestrzegania zasad równej konkurencji pomiędzy użytkownikami lotnisk, jak również pomiędzy samymi lotniskami użytku publicznego, a w szczególności zasad ustalania opłat lotniskowych (ustalonych w prawie lotniczym, Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy, prawie Unii Europejskiej oraz przepisach międzynarodowych).

4. Wpływ na sytuację i rozwój regionalny

Projektowane rozporządzenie nie będzie miało bezpośredniego przełożenia na sytuację i rozwój regionalny.

5. Wpływ na podmioty działające na rynku przewozów lotniczych

Projektowane rozporządzenie może pozytywnie wpłynąć na funkcjonowanie podmiotów na rynku lotniczym, przy zapewnieniu przestrzegania zasad równej konkurencji pomiędzy użytkownikami lotnisk, jak również pomiędzy samymi lotniskami użytku publicznego, a w szczególności zasad ustalania opłat lotniskowych (ustalonych w prawie lotniczym, Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy, prawie Unii Europejskiej oraz przepisach międzynarodowych).

6. Zgodność z prawem Unii Europejskiej

Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej. Projekt stanowi wykonanie art. 4 oraz 5 Dyrektywy 2009/12/WE w sprawie opłat lotniskowych.

7. Biuletyn Informacji Publicznej

Stosownie do postanowień § 11a ust. 1 i ust. 2 pkt 1 uchwały Nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia zostanie, z chwilą przekazania do uzgodnień z członkami Rady Ministrów, udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Zgłoszenia podmiotów zainteresowanych pracami nad projektem rozporządzenia, w trybie art. 7 ustawy o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa, zostaną rozpatrzone w toku procesu legislacyjnego.

8. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany ze środowiskiem lotniczym i organizacjami społecznymi oraz zostanie przekazany do konsultacji następującym podmiotom:

- 1) Ad Astra Executive Charter sp. z o. o.,
- 2) Aeroklub Polski,
- 3) Bingo Airways,
- 4) Blue Jet sp. z o.o.,
- 5) Enter Air sp. z o.o.,
- 6) EuroLOT S. A.,
- 7) Exin sp. z o.o.,
- 8) FLYJET sp. z o.o.,
- 9) General Aviation sp. z o. o.,
- 10) IBEX – U.L. sp. z o.o,
- 11) OLT Express Poland,
- 12) OLT Express Regional,
- 13) Polskie Linie Lotnicze LOT S. A.,
- 14) Sky Taxi sp. z o.o.,
- 15) Small Planet Airlines sp. z o.o.,
- 16) Sprint Air S.A.,
- 17) Sprint Air Cargo sp. z o. o.,
- 18) SPZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe,
- 19) Travel Service Polska,
- 20) HiFlyer Polska Sp. z o.o.,
- 21) IATA Polska,
- 22) BARIP,
- 23) Krajowe Towarzystwo Lotnicze AOPA POLAND,
- 24) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”,
- 25) Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.,
- 26) Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.,
- 27) Port Lotniczy Gdańsk sp. z o.o.,
- 28) Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków –Balice sp. z o.o.,
- 29) Port Lotniczy Łódź im. W. Reymonta sp. z o.o.,
- 30) Port Lotniczy Poznań – Ławica sp. z o.o.,
- 31) Port Lotniczy Szczecin – Goleniów sp. z o.o.,
- 32) Port Lotniczy Wrocław S.A.,
- 33) Port Lotniczy „Rzeszów-Jasionka” sp. z o.o.,
- 34) Krajowa Rada Lotnictwa,
- 35) Związek Regionalnych Portów Lotniczych,

- 36) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej,
- 37) NSZZ „Solidarność” 80 Region Mazowsze K.Z. Nr 25 w P.P. „Porty Lotnicze”,
- 38) NSZZ „Solidarność” Region Mazowsze K.Z. Nr 2937 w P.P. „Porty Lotnicze”,
- 39) Związek Zawodowy Pracowników Lotnictwa Cywilnego,
- 40) Związek Zawodowy Naziemnego Personelu Lotniczego,
- 41) Związek Zawodowy Personelu Pokładowego,
- 42) Związek Zawodowy Pilotów Komunikacyjnych,
- 43) Związek Zawodowy Pilotów Liniowych,
- 44) Związek Zawodowy Pracowników PLL LOT S.A.,
- 45) Związek Zawodowy Pracowników Portu Lotniczego Warszawa-Okęcie,
- 46) Związek Zawodowy Pracowników PPL pracowników spółek z udziałem przedsiębiorstwa i lotnisk komunikacyjnych,
- 47) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”,
- 48) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych,
- 49) Forum Związków Zawodowych,
- 50) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej,
- 51) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan,
- 52) Business Center Club – Związek Pracodawców.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾
z dnia

w sprawie opłat lotniskowych

Na podstawie art. 77j ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933 i 951) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowe warunki, sposób i tryb prowadzenia konsultacji, o których mowa w art. 77 ust. 1 i art. 77c ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, zwanej dalej „ustawą”, w tym zakres przedstawianych informacji;
- 2) szczegółowe wymagania dotyczące ustalania taryfy opłat lotniskowych;
- 3) tryb zatwierdzania taryfy opłat lotniskowych i tryb jej publikacji.

§ 2. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego może ustalić w szczególności następujące opłaty lotniskowe (opłaty standardowe):

- 1) startową lub za lądowanie – związaną z udostępnieniem obiektów i urządzeń oraz wykonywaniem czynności niezbędnych dla zapewnienia wykonania operacji startu lub lądowania statku powietrznego;
- 2) pasażerską – związaną z udostępnieniem i utrzymaniem budynków dworców pasażerskich oraz urządzeń w nich się znajdujących;
- 3) towarową – związaną z udostępnieniem i utrzymaniem budynków dworców towarowych oraz urządzeń w nich się znajdujących, wykorzystywanych przy przewozie ładunków (towarów i poczty);
- 4) postojową – związaną z udostępnieniem miejsc parkingowych lub hangarów oraz ich oświetleniem.

§ 3. 1. Opłaty lotniskowe określa się w walucie obowiązującej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Zarządzający lotniskiem określa i podaje do publicznej wiadomości, w szczególności poprzez publikację na stronie internetowej lotniska, o ile taką posiada, zakres i warunki świadczenia usług objętych opłatami lotniskowymi.

§ 4. 1. Opłaty lotniskowe na lotniskach użytku publicznego ustala się w sposób:

- 1) zapewniający łatwość naliczenia należności z tytułu tych opłat;
- 2) umożliwiający sprawdzenie przez podmioty, o których mowa w art. 75 ust. 1 ustawy, poprawności naliczonej należności, o której mowa w pkt 1;

1) Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494).

- 3) zapewniający zachowanie zasad niedyskryminacyjnego dostępu do obiektów i urządzeń oraz usług świadczonych przez zarządzającego lotniskiem;
- 4) zapewniający nie nadużywanie przez zarządzającego lotniskiem pozycji dominującej;
- 5) zapewniający stabilność tych opłat;
- 6) niezniechęcający podmioty, o których mowa w art. 75 ust. 1 ustawy, do korzystania z usług i urządzeń zapewniających ochronę i bezpieczeństwo;
- 7) uwzględniający koszty usług oraz obiektów i urządzeń niezbędnych do wykonania operacji lotniczych oraz obsługi pasażerów i ładunków, z zapewnieniem odpowiedniego standardu bezpieczeństwa i jakości obsługi;
- 8) uwzględniający zarobkowy cel działania zarządzającego lotniskiem użytku publicznego.

2. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego, z zachowaniem zasad niedyskryminacji, jawności i dostępności oraz zasad, o których mowa w ust. 1, może udzielać zniżek od ustalonych opłat lotniskowych, w szczególności w celu rozwoju ruchu lotniczego i ilości obsługiwanych pasażerów lub ładunków, zwiększenia ilości połączeń lotniczych lub częstotliwości połączeń istniejących, pod warunkiem że nie spowoduje to podwyższenia opłat lotniskowych ponoszonych przez podmioty niekorzystające z tych zniżek. Zniżki od opłat lotniskowych są określane w taryfie opłat lotniskowych.

3. Jeżeli celem udzielanych rabatów lub zniżek, o których mowa w ust. 2, jest utrzymanie lub zwiększenie wielkości ruchu lotniczego, w szczególności uruchomienie połączeń na nowych trasach lub zwiększenie częstotliwości połączeń na trasach istniejących, stosowanie tych zniżek lub rabatów jest ograniczone w czasie i nie może trwać dłużej niż 5 lat.

§ 5. 1. Opłaty lotniskowe na lotniskach użytku publicznego ustala się na podstawie planowanych księgowych kosztów, określonych w planie gospodarczym, na rok w którym te opłaty mają wejść w życie.

2. Koszty będące podstawą do naliczenia przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego jednego rodzaju opłat lotniskowych nie mogą równocześnie stanowić podstawy do naliczenia innego rodzaju opłat lotniskowych ani opłat za inne usługi związane z działalnością lotniska.

3. Ponoszone przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego koszty, które pokrywane są z bezzwrotnych środków publicznych, nie mogą stanowić podstawy do naliczania opłat lotniskowych.

4. Przy ustalaniu wysokości kosztów jednostkowych opłat lotniskowych na lotniskach użytku publicznego można, w uzasadnionych przypadkach, uwzględnić konieczność zgromadzenia środków własnych na finansowanie długoterminowych przedsięwzięć inwestycyjnych o dużej skali, o których mowa w art. 77f ustawy, jeżeli przedsięwzięcia te zostały skonsultowane z podmiotami, o których mowa w art. 77 ust. 1 ustawy. Ustalenie wysokości środków następuje na podstawie informacji określających w szczególności okres trwania inwestycji oraz planowane nakłady inwestycyjne w ujęciu rocznym, z uwzględnieniem dostępności innych źródeł finansowania. Zgromadzone środki proporcjonalnie obniżają wykazywane w dokumentach finansowych koszty, będące podstawą ustalania opłat lotniskowych w kolejnych latach.

§ 6. 1. Opłaty lotniskowe, o których mowa w § 2, powinny uwzględniać ponoszone przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego koszty udostępniania obiektów, urządzeń lub świadczenia usług, za które pobierane są opłaty, biorąc pod uwagę w szczególności:

- 1) bezpośrednie koszty operacyjne utrzymania i eksploatacji lotniska;
- 2) koszty pośrednie, w tym koszty administracyjne;
- 3) koszty infrastruktury, w tym koszt amortyzacji;
- 4) koszty finansowe (kapitału obcego).

2. Zarządzający lotniskiem, biorąc pod uwagę zasadność zapewnienia konkurencyjności lotniska, może ustalić opłatę poniżej kosztów, o których mowa w ust. 1.
3. Poza kosztami, o których mowa w ust. 1, zarządzający lotniskiem może przy ustalaniu opłat lotniskowych uwzględnić koszt kapitału własnego albo uzasadnioną marżę zysku, z zastrzeżeniem ust. 4.
4. W przypadku opłat, o których mowa w § 2 ust. 2, § 8 ust. 7, § 9 ust. 3 oraz § 10 ust. 2, zarządzający lotniskiem może przy ustalaniu tych opłat uwzględnić koszt kapitału własnego, skalkulowanego z uwzględnieniem stopy oprocentowania nie wyższej niż oprocentowanie obligacji Skarbu Państwa. Przy ustalaniu tych opłat nie ma zastosowania możliwość uwzględnienia uzasadnionej marży zysku, o której mowa w ust. 3.
5. Koszt kapitału własnego, o którym mowa w ust. 3 i 4, kalkuluje się w odniesieniu do średniej wartości księgowej netto składników majątkowych wykorzystywanych przez zarządzającego lotniskiem do świadczenia usług, za które pobierana jest opłata.
6. Opłaty lotniskowe, o których mowa w § 2, ustala się na podstawie prawidłowej ewidencji i podziału kosztów bezpośrednich i pośrednich oraz związanych z nimi przychodów na poszczególne rodzaje usług, za które pobierane są opłaty lotniskowe, oraz na pozostałą działalność. Podział kosztów pośrednich powinien być dokonywany przy wykorzystaniu jasno określonych współczynników, tak aby uniknąć nadmiernego obciążania tymi kosztami działalności, z tytułu której pobierane są opłaty lotniskowe.

§ 7. 1. Opłatę startową lub za lądowanie na lotniskach użytku publicznego ustala się w odniesieniu do maksymalnej masy startowej (MTOM) statku powietrznego podanej w świadectwie zdatności do lotu lub innym równorzędnym dokumencie, zwanej dalej „maksymalną masą”.

2. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego może ustalić stałą opłatę startową lub za lądowanie – w szczególności dla statków powietrznych o maksymalnej masie mniejszej lub równej 2 tony.

3. Przy określaniu kosztów bezpośrednich stanowiących podstawę do ustalania opłaty, o której mowa w ust. 1, uwzględnia się uzasadnione koszty utrzymania części lotniczej lotniska, z wyłączeniem kosztów utrzymania budynku dworca lotniczego, a w szczególności koszty:

- 1) stałego utrzymywania dróg startowych i dróg kołowania wraz z systemem urządzeń z nimi związanych w stanie pozwalającym na ich bezpieczne wykorzystywanie oraz pozostawanie w stanie gotowości świadczenia usług, za które pobierana jest opłata;
- 2) zabezpieczenia pola wzlotów i pola manewrowego statków powietrznych obejmującego w szczególności utrzymanie, ogrodzenie, meliorację, oświetlenie, konserwację;
- 3) ochrony oraz zapewnienia bezpieczeństwa statku powietrznego w trakcie wykonywania operacji startu lub lądowania;
- 4) utrzymania i zabezpieczenia oświetlenia płyt postojowych dla statków powietrznych i ich udostępnienia na czas niezbędny do wykonania czynności serwisowych i ładunkowych – w części nie objętej opłatą postojową;
- 5) zabezpieczenia przeciwpożarowego i ratownictwa medycznego operacji lotniczych z uwzględnieniem stałej gotowości do podjęcia niezbędnej akcji w sytuacjach awaryjnych, niezależnie od rzeczywistego wykorzystania tych usług, służb i urządzeń;
- 6) oświetlenia w nocy i podczas złej widoczności dróg startowych i dróg kołowania oraz udostępnienia wzrokowych i radiowych urządzeń podejścia do lądowania, z wyłączeniem przypadków, gdy są one udostępniane przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej;

- 7) ochrony środowiska naturalnego przed hałasem – chyba że stanowią podstawę do ustalania opłaty, o której mowa w § 2 ust. 2;
- 8) funkcjonowania lotniskowych służb ruchu lotniczego, służb i systemów je zabezpieczających oraz innych urządzeń i systemów zapewniających bezpieczeństwo operacji lotniczych, w części ponoszonej przez zarządzającego lotniskiem – chyba, że są uwzględnione w opłatach, o których mowa w art. 130 ustawy;
- 9) zapewnienia lotniskowej osłony meteorologicznej, w części ponoszonej przez zarządzającego lotniskiem – o ile nie stanowią one podstawy do ustalenia opłat, o których mowa w art. 130 ustawy.

§ 8. 1. Opłatę postojową na lotniskach użytku publicznego ustala się w odniesieniu do maksymalnej masy lub wymiarów statku powietrznego (zajmowanej powierzchni) oraz czasu postoju tego statku na lotnisku.

2. Czasem postoju statku powietrznego jest czas od momentu lądowania do momentu startu statku powietrznego.

3. Przy określaniu kosztów stanowiących podstawę do ustalania opłat, o których mowa w ust. 1, uwzględnia się uzasadnione koszty utrzymania płyty postojowej lotniska, a w szczególności koszty:

- 1) stałego utrzymywania płyty postojowej;
- 2) utrzymania i zabezpieczenia oświetlenia płyt postojowych dla statków powietrznych i ich udostępnienia na czas niezbędny do wykonania czynności serwisowych i ładunkowych – w części nie objętej opłatą startową lub za lądowanie;
- 3) ochrony parkujących statków powietrznych, chyba że stanowią podstawę do ustalania opłaty, o której mowa w ust. 7.

4. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego może określić czas wolny od opłaty postojowej. W przypadku określenia czasu wolnego od opłaty postojowej na danym lotnisku, długość tego czasu jest określana w taryfie opłat lotniskowych.

5. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego może ustalić w różnej wysokości opłaty postojowe, które uwzględniają również postój statku powietrznego w hangarze, ustanowić dopłatę do opłaty postojowej lub wyodrębnić opłatę hangarową.

6. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego może ustalić specjalną, podwyższoną opłatę postojową w przypadku uzasadnionego zatrzymania statku powietrznego na lotnisku zgodnie z art. 78 ust. 1 ustawy.

7. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego może określić odrębną opłatę za zapewnienie ochrony statku powietrznego na płycie postojowej, uwzględniając koszty, o których mowa w ust. 3 pkt 3.

8. Przychody z opłaty, o której mowa w ust. 7, mogą być przeznaczone wyłącznie na działania związane z zapewnieniem ochrony i bezpieczeństwa statku powietrznego na płycie postojowej.

§ 9. 1. Opłatę pasażerską na lotniskach użytku publicznego ustala się z uwzględnieniem uzasadnionych kosztów utrzymania infrastruktury udostępnianej pasażerom oraz świadczonych na ich rzecz usług, ponoszonych przez zarządzającego lotniskiem, a w szczególności koszty związane z:

- 1) udostępnianiem pasażerom budynku dworca lotniczego wraz z niezbędnym wyposażeniem, urządzeniami i systemem dróg dojazdowych, z wyłączeniem kosztów związanych ze świadczeniem usług pozalotniczych;
- 2) zapewnianiem ochrony i kontroli bezpieczeństwa pasażerów i ich bagażu, chyba że stanowią podstawę do ustalania opłaty, o której mowa w ust. 3.

2. Zarządzający lotniskiem może ustalić opłatę pasażerską pobieraną za obsługę pasażera:
 - 1) odlatującego;
 - 2) przylatującego;
 - 3) tranzytowego, z uwzględnieniem podziału na:
 - a) pasażera tranzytowego w transycie bezpośrednim – w sytuacji, gdy pasażer nie opuszcza statku powietrznego, którym przyleciał, oraz
 - b) pasażera tranzytowego w transferze – w sytuacji, gdy pasażer opuszcza samolot, a następnie kontynuuje podróż tym samym lub innym statkiem powietrznym.
3. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego może określić odrębną opłatę za zapewnienie ochrony pasażerów i ich bagażu, uwzględniając koszty, o których mowa w ust. 1 pkt 2.
4. Przychody z opłaty, o której mowa w ust. 3, mogą być przeznaczone wyłącznie na działania związane z zapewnieniem ochrony i kontroli bezpieczeństwa pasażerów i ich bagażu.

§ 10. 1. Opłatę towarową na lotniskach użytku publicznego ustala się z uwzględnieniem uzasadnionych kosztów utrzymania infrastruktury służącej obsłudze ładunków, ponoszonych przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego, a w szczególności związanych z:

- 1) udostępnieniem i utrzymaniem dworców towarowych;
 - 2) zapewnieniem ochrony i kontroli bezpieczeństwa ładunków, chyba że stanowią podstawę do ustalania opłaty, o której mowa w ust. 2.
2. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego może określić odrębną opłatę za zapewnienie ochrony ładunków, uwzględniając koszt, o których mowa w ust. 1 pkt 2.
 3. Przychody z opłaty, o której mowa w ust. 2, mogą być przeznaczone wyłącznie na działania związane z zapewnieniem ochrony i kontroli bezpieczeństwa ładunków.

§ 11. 1. Opłatę hałasową albo dopłatę, o której mowa w § 2 ust. 2, ustala się w oparciu o koszty, o których mowa w § 7 ust. 3 pkt 7. Koszty te ustala się na podstawie prowadzonej przez zarządzającego ewidencji księgowej lub pozaksięgowej pozwalającej na określenie wysokości kosztów związanych z zapewnieniem ochrony środowiska przed hałasem.

2. Wysokość dopłat albo opłaty za ochronę środowiska, o której mowa w ust. 1, zarządzający lotniskiem uzależnia od poziomu hałasu wytwarzanego przez statek powietrzny. Opłata ta powinna być w miarę możliwości powiązana z opłatą za lądowanie i nie może być ustanowiona na poziomie znacznie ograniczającym operacje niektórych statków powietrznych.

§ 12. 1. Opłaty, o których mowa w § 8 ust. 7, § 9 ust. 3 oraz § 10 ust. 2, ustalane są wyłącznie w oparciu o koszty, o których mowa odpowiednio w § 8 ust. 3 pkt 3, § 9 ust. 1 pkt 2 oraz § 10 ust. 1 pkt 2, w tym koszty infrastruktury i systemów służących kontroli bezpieczeństwa, personelu zapewniającego ochronę, w tym jego szkolenia i nie mogą ich przewyższać. Koszty te ustala się na podstawie prowadzonej przez zarządzającego ewidencji księgowej lub pozaksięgowej pozwalającej na określenie wysokości kosztów związanych z zapewnieniem ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji.

2. W przypadku wystąpienia różnicy między przychodami z tytułu poszczególnych opłat, o których mowa w ust. 1, a kosztami rzeczywiście poniesionymi w związku z zapewnianiem ochrony, o której mowa odpowiednio w § 8 ust. 3 pkt 3, § 9 ust. 1 pkt 2 oraz § 10 ust. 1 pkt 2, stosowany jest mechanizm wyrównawczy, polegający na odpowiedniej zmianie tych opłat o wysokość tej różnicy nie później niż w drugim roku następujący po roku, w którym powstała ta różnica.

§ 13. 1. Przed wprowadzeniem lub zmianą opłat lotniskowych, zarządzający lotniskiem użytku publicznego przedstawia podmiotom, o których mowa w art. 77 ust. 1 ustawy, projekt taryfy opłat lotniskowych, zawierającej wysokość opłat standardowych i dodatkowych oraz zniżki od tych opłat, wraz z zasadami ich naliczania i udzielania oraz proponowany termin jej wejścia w życie, nie później niż:

- 1) na dwa miesiące przed przewidywanym dniem wejścia taryfy opłat lotniskowych w życie – w przypadku lotniska obsługującego w ciągu roku nie więcej niż 5 000 000 pasażerów i nie będącego lotniskiem użytku publicznego obsługującym największą liczbę pasażerów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 2) na miesiąc przed przewidywanym dniem przedstawienia taryfy Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia, zgodnie z art. 77d ust. 1 lub 2 ustawy – w przypadku lotniska obsługującego w ciągu roku więcej niż 5 000 000 pasażerów albo – jeśli żadne lotnisko użytku publicznego w Rzeczypospolitej Polskiej nie spełnia tego kryterium – lotniska użytku publicznego obsługującego największą liczbę pasażerów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.
2. Do projektu, o którym mowa w ust. 1, zarządzający lotniskiem dołącza uzasadnienie proponowanych zmian, obejmujące w szczególności okoliczności wpływające na konieczność zmiany taryfy opłat lotniskowych oraz uzasadnienie dla proponowanej wysokości opłat.
3. W ramach konsultacji, o których mowa w ust. 1, zarządzający lotniskiem może zorganizować spotkanie z podmiotami, o których mowa w art. 77 ust. 1 ustawy.
4. Zarządzający lotniskiem zobowiązany jest zorganizować spotkanie, o którym mowa w ust. 3, na wniosek podmiotów, o których mowa w art. 77 ust. 1 ustawy.
5. W przypadku zamiaru zmiany jednego lub kilku postanowień taryfy opłat, przepisy ust. 1 – 4 stosuje się odpowiednio w zakresie dotyczącym proponowanej zmiany.

§ 14. 1. W przypadku konsultacji, o których mowa w art. 77c ust. 1 ustawy, zarządzający lotniskiem użytku publicznego przedstawia podmiotom, o których mowa w art. 77 ust. 1 ustawy, informacje na temat elementów, na podstawie których określony został przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego system i wysokość wszystkich opłat lotniskowych na danym lotnisku. Informacje te obejmują co najmniej:

- 1) wykaz usług i elementów infrastruktury udostępnianych w zamian za pobierane opłaty lotniskowe;
- 2) metodę ustalania opłat lotniskowych, w tym dotyczącą sposobu uwzględnienia kosztów poszczególnych usług;
- 3) ogólną strukturę kosztów poniesionych w roku obrotowym poprzedzającym rok, w którym prowadzone są konsultacje, oraz kosztów prognozowanych do poniesienia w roku, w którym prowadzone są konsultacje, w odniesieniu do obiektów i urzędzeń oraz usług, których dotyczą opłaty lotniskowe;
- 4) przychody osiągnięte z tytułu poszczególnych opłat lotniskowych i całkowity koszt objętych nimi usług poniesionych w roku obrotowym poprzedzającym rok, w którym prowadzone są konsultacje, oraz prognozowane do poniesienia w roku, w którym prowadzone są konsultacje;
- 5) wszelkie dofinansowanie z bezzwrotnych środków publicznych obiektów i urzędzeń oraz usług, których dotyczą opłaty lotniskowe;
- 6) prognozy sytuacji lotniska w zakresie wysokości opłat lotniskowych, wzrostu ruchu i planowanych inwestycji obejmujące rok, w którym prowadzone są konsultacje oraz 2 lata następne;
- 7) faktyczny stopień wykorzystania infrastruktury i urzędzeń lotniska w roku, w którym prowadzone są konsultacje;

- 8) przewidywany wpływ głównych planowanych inwestycji na przepustowość lotniska.
2. Na żądanie zarządzającego lotniskiem, przed przeprowadzeniem konsultacji, o których mowa w ust. 1, podmioty, o których mowa w art. 77 ust. 1 ustawy, w terminie określonym przez zarządzającego, nie krótszym niż 14 dni, przekazują informacje:
 - 1) na temat prognozy ruchu lotniczego danego przewoźnika do lub z danego lotniska, w tym liczby pasażerów lub tonażu ładunków i operacji ruchu pasażerskiego lub towarowego, na okres co najmniej roku kalendarzowego następującego po roku, w którym prowadzone są konsultacje;
 - 2) dotyczące planowanej siatki połączeń do/z danego lotniska, zmiany w liczbie i typach użytkowanych statków powietrznych (strukturze floty wykorzystywanej w wykonywaniu operacji do/z danego lotniska) w okresie co najmniej roku kalendarzowego następującego po roku, w którym prowadzone są konsultacje;
 - 3) dotyczące planów rozwoju związanych z danym lotniskiem;
 - 4) dotyczące potrzeb i wymagań związanych z danym lotniskiem, w szczególności związanych z przepustowością terminali i dróg startowych oraz infrastrukturą służącą parkowaniu statków powietrznych.
3. Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio w przypadku konsultacji prowadzonych na wniosek Prezesa Urzędu, o którym mowa w art. 77c ust. 3 ustawy.

§ 15. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego przedstawia Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia, taryfę opłat lotniskowych wraz z uzasadnieniem zawierającym w szczególności:

- 1) proponowany termin wejścia w życie taryfy opłat lotniskowych;
 - 2) zakres i warunki świadczenia usług standardowych i dodatkowych;
 - 3) opis aktualnej sytuacji finansowej zarządzającego wraz z opisem wpływu zmiany opłat na tę sytuację;
 - 4) opis i uzasadnienie dla proponowanych zniżek od opłat lotniskowych obejmujące w szczególności opis spodziewanych rezultatów tych zniżek dla ruchu do/z danego lotniska wraz z informacją o źródłach finansowania przychodów utraconych w związku z funkcjonowaniem systemu zniżek;
 - 5) dokumentację z przeprowadzonych konsultacji, o których mowa w § 13, w szczególności dokumentację potwierdzającą dotrzymanie przez zarządzającego lotniskiem terminu, o którym mowa w § 13 ust. 1 pkt b, kopie opinii przewoźników, o których mowa w art. 77 ust. 3 ustawy oraz protokół ze spotkania konsultacyjnego, o którym mowa w § 13 ust. 3;
 - 6) uzasadnienie proponowanych zmian w taryfie opłat lotniskowych względem obowiązującej dotychczas, obejmujące w szczególności okoliczności wpływające na konieczność zmiany taryfy opłat lotniskowych oraz uzasadnienie dla proponowanej wysokości opłat.
2. W celu zbadania zgodności projektu opłat lotniskowych z przepisami prawa, Prezes Urzędu może żądać od zarządzającego lotniskiem użytku publicznego przedstawienia dodatkowych informacji, dotyczących wprowadzanych albo zmienianych opłat, w szczególności:
- 1) kalkulacji kosztów stanowiących podstawę ustalenia poszczególnych opłat lotniskowych;
 - 2) planu działalności gospodarczej obejmującego co najmniej 2 lata;
 - 3) dodatkowych informacji poświadczających spełnienie wymogów rozporządzenia.
3. W przypadku zamiaru zmiany jednego lub kilku postanowień taryfy opłat lotniskowych, przepisy ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio w zakresie dotyczącym proponowanej zmiany.

§ 16. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego przekazuje do instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej kopię decyzji Prezesa Urzędu o zatwierdzeniu opłat lotniskowych lub taryfę opłat lotniskowych, w odniesieniu, do której Prezes Urzędu nie nakazał zmiany, celem ich publikacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 121 ust. 3 ustawy, w Zbiorze Informacji Lotniczych Polska (AIP Polska), niezwłocznie po jej otrzymaniu lub po upływie terminu, o którym mowa w art. 77b ust. 2 lub 3 ustawy.

2. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego przekazuje podmiotom, o których mowa w art. 75 ust. 1 ustawy, taryfę opłat lotniskowych niezwłocznie po otrzymaniu decyzji Prezesa o jej zatwierdzeniu lub upływie terminu, o którym mowa w art. 77b ust. 2 lub 3 ustawy.

3. Taryfa opłat lotniskowych zamieszczana jest na stronie internetowej zarządzającego lotniskiem, zgodnie z art. 77h ust. 3 ustawy, niezwłocznie po otrzymaniu decyzji Prezesa o jej zatwierdzeniu lub upływie terminu, o którym mowa w art. 77b ust. 2 lub 3 ustawy.

§ 17. 1. Opłaty lotniskowe na lotniskach użytku wyłącznego powinny być zróżnicowane wyłącznie ze względu na rodzaje i charakterystyki statków powietrznych oraz charakter wykonywanych operacji lotniczych.

2. Zarządzający lotniskiem użytku wyłącznego, z zachowaniem zasady niedyskryminacji oraz na warunkach jednakowych dla poszczególnych podmiotów, o których mowa w art. 54 ust. 3 ustawy, może udzielać zniżek od ustalonych opłat lotniskowych, jeżeli nie powoduje to wzrostu opłat lotniskowych pobieranych od podmiotów niekorzystających z tych zniżek.

3. Opłaty lotniskowe, o których mowa w ust. 1, wraz z warunkami stosowanych zniżek podawane są do wiadomości podmiotów, o których mowa w art. 54 ust. 3 ustawy, przynajmniej na 1 miesiąc przed ich wejściem w życie.

4. Opłaty lotniskowe pobierane na lotniskach użytku wyłącznego publikowane są w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 121 ust. 3 ustawy.

5. Do opłat lotniskowych, o których mowa w ust. 1, stosuje się przepis § 3 ust. 1.

§ 18. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.²⁾

**MINISTER
TRANSPORTU BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie opłat lotniczych (Dz. U. Nr 103, poz. 1083), które traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia na podstawie art. 3 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo lotnicze (Dz. U. poz. ...).

UZASADNIENIE

Przedmiotowe rozporządzenie stanowi wykonanie art. 77j ustawy – Prawo lotnicze (zwanej dalej „ustawą”). Rozporządzenie określa szczegółowe wymagania dotyczące ustalania taryfy opłat lotniskowych, sposobu i trybu prowadzenia konsultacji, o których mowa w art. 77 i 77c, i w tym zakresie przedstawianych informacji oraz trybu zatwierdzania taryfy opłat lotniskowych i jej publikacji.

Przedmiotowe rozporządzenie zastąpi dotychczasowe rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie opłat lotniskowych.

Konieczność wydania nowego rozporządzenia wynika ze zmian, jakie zostały wprowadzone w ustawie w związku z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych, dokonującą harmonizacji zasad ustalania opłat lotniskowych na lotniskach obsługujących powyżej 5 mln pasażerów rocznie.

W znacznym stopniu przepisy niniejszego rozporządzenia są analogiczne do przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie opłat lotniskowych. Dotyczy to w szczególności rodzajów pobieranych opłat lotniskowych, oparcia opłat na kosztach oraz określenia rodzajów kosztów stanowiących podstawę dla ustalenia wysokości poszczególnych rodzajów opłat. Zmiany względem dotychczasowego rozporządzenia wynikają ze zmiany przepisów ustawy oraz przepisów ww. dyrektywy 2009/12/WE.

Ponadto nowy zapis rozporządzenia pozwala zarządzającym lotniskami na ustalanie opłat lotniskowych w oparciu o koszty planowane, a nie historyczne, do czego zobowiązywało dotychczasowe rozporządzenie. W praktyce zapis ten nie sprzyjał dynamicznie rozwijającemu się rynkowi, a ponadto uniemożliwiał ustalanie opłat nowopowstającym portom lotniczym, które nie posiadały kosztów historycznych.

Celem wydania nowego rozporządzenia jest uporządkowanie oraz usystematyzowanie mechanizmu konstruowania oraz zatwierdzania opłat lotniskowych, w kontekście dotychczasowych doświadczeń w tym zakresie. Ponadto przepisy niniejszego rozporządzenia dokonują wdrożenia dyrektywy 2009/12/WE w zakresie szczegółowych uregulowań dotyczących prowadzenia konsultacji opłat.

Poniżej przedstawiono uzasadnienie dla poszczególnych proponowanych przepisów nowego rozporządzenia:

- 1) § 2: przepis ten co do zasady odpowiada aktualnym przepisom rozporządzenia, a zmiany w nim wprowadzane dotyczą opłaty hałasowej wprowadzonej w art. 75 ustawy. Ponadto wprowadzono wprost – wynikającą z ustawy – możliwość pobierania przez zarządzających lotniskami opłat dodatkowych,
- 2) § 3: przepisy tego paragrafu odpowiadają aktualnym regulacjom rozporządzenia,
- 3) § 4:
 - a) ust. 1: zaktualizowano i uszczegółowiono zasady ustalania opłat lotniskowych na podstawie obowiązujących zaleceń ICAO (Doc. 9082) oraz zrezygnowano z odniesienia do poziomu opłat w portach lotniczych Unii Europejskiej (4 ust. 1 pkt. 6) dotychczasowego rozporządzenia) – ze względu na problemy z porównywalnością danych oraz bezprzedmiotowość takiego porównania,
 - b) ust. 2: zrezygnowano z możliwości stosowania rabatów od opłat lotniskowych na rzecz samych zniżek od opłat lotniskowych, co wynika z praktyki stosowanej przez zarządzających lotniskami i braku zasadności używania

w regulacji kategorii nie stosowanej w praktyce – zmiana tożsama ze zmianą dokonaną w projekcie ustawy; jednocześnie doprecyzowano przepisy dotyczące możliwości stosowania zniżek, wskazując przykładowe cele, jaki zniżki takie mogą służyć,

- c) ust. 3: ściślejsze określenie możliwych zniżek od opłat lotniskowych, w tym ograniczenie w czasie możliwość udzielania zniżek dla nowych połączeń do/z danego lotniska,
 - d) ust. 4: wskazanie na możliwość stosowania, poza zniżkami od opłat lotniskowych, modulacji tych opłat ze względu na kwestie interesu publicznego i ogólnego, w tym kwestie środowiskowe oraz na możliwości różnicowania opłat ze względu na zróżnicowane warunki, zakres, jakość, koszty świadczonych usług (wdrożenie przepisu art. 3 dyrektywy 2009/12/WE),
- 4) § 5:
- a) ust. 1: wprowadzenie zasady, iż opłaty ustala się wyłącznie na podstawie planowanych kosztów wykazywanych w dokumentach finansowych na rok, w którym te opłaty mają zacząć obowiązywać, co jest bardziej adekwatnym odzwierciedleniem rzeczywistych kosztów świadczenia usług lotniskowych niż koszty poniesione w roku poprzedzającym wprowadzenie nowych opłat lotniskowych,
 - b) ust. 2: jest powtórzeniem aktualnego przepisu ust. 1 rozporządzenia,
 - c) ust. 3: wskazanie wprost, iż wyłącza się z podstawy kosztowej kalkulacji opłat lotniskowych koszty, które to pokrywane są z bezzwrotnych środków publicznych np. budżetu państwa oraz środków pochodzących z funduszy UE. Ma to szczególne znaczenie w świetle przeznaczenia znaczących środków publicznych – szczególnie środków wspólnotowych – na finansowanie infrastruktury lotniskowej w kolejnych latach. Zasadne jest zapewnienie, aby koszty sfinansowane ze środków publicznych nie były jednocześnie wliczane do podstaw kosztowych opłat lotniskowych – tzn. aby użytkownicy lotniska nie ponosili kosztów, które zostały pokryte przez fundusze publiczne,
 - d) ust. 4: doprecyzowano przepisy dotyczące możliwości doliczenia do podstawy kosztowej opłat lotniskowych środków służących przyszłym inwestycjom, wprowadzając jako warunek takiego działania skonsultowanie inwestycji z podmiotami korzystającymi z lotniska,
- 5) § 6: uściślono zasadę dotyczącą uwzględnienia kosztu kapitału w kalkulacji opłat. Wskazano, iż w podstawie kosztowej opłat lotniskowych zarządzający lotniskiem może uwzględnić całkowity koszt kapitału obcego, a także koszt kapitału własnego albo – jako rozwiązanie alternatywne – uzasadnioną marżę zysku – za wyjątkiem przypadków ustanowienia opłat, które nie powinny przynosić zysku: opłaty związane z zapewnieniem ochrony oraz ochroną środowiska. Brak jest jednoznacznej metody kalkulacji uzasadnionej marży zysku, która to jest zależna od ryzyka prowadzonej działalności – wyższa w przypadku działań objętych większym ryzykiem. Uzasadniona marża zysku powinna być określana dla każdego lotniska indywidualnie. W tym paragrafie wprowadza się ponadto wprost możliwość ustalenia opłat poniżej kosztów świadczenia usług nimi objętych – co jest praktyką w małych portach lotniczych uzasadnioną koniecznością zapewnienia konkurencyjności tych lotnisk. Utrzymuje się ponadto zapis o konieczności odpowiedniej ewidencji i podziału kosztów na poszczególne usługi objęte opłatami,

- 6) § 7: przepisy tego paragrafu są co do zasady powtórzeniem przepisów § 7 aktualnie obowiązującego rozporządzenia. Określają one ścisły, ale otwarty, katalog kosztów, które są podstawą do ustalania opłaty startowej lub za lądowanie,
- 7) § 8: przepisy te dotyczą opłaty postojowej i są co do zasady utrzymaniem obecnych regulacji w tym zakresie,
- 8) § 9: przepisy te dotyczą opłaty pasażerskiej i są co do zasady utrzymaniem obecnych regulacji w tym zakresie, z tym że wskazano wprost, iż opłaty za ochronę nie mogą generować zysku dla zarządzającego lotniskiem,
- 9) § 10: przepisy te dotyczą opłaty towarowej i są co do zasady utrzymaniem obecnych regulacji w tym zakresie, z tym że wskazano wprost, iż opłaty za ochronę nie mogą generować zysku dla zarządzającego lotniskiem,
- 10) § 11: ustalenie, iż w przypadku powietrznej opłaty hałasowej zarządzający lotniskiem zobowiązany jest prowadzić ewidencję pozwalającą na określenie kosztów i przychodów z tytułu tej opłat oraz wskazanie, że wysokość tej opłaty powinna być uzależniona od hałasu generowanego przez statek powietrzny,
- 11) § 12: dotyczy opłat za ochronę, o których mowa w § 8 ust. 7, § 9 ust. 3, § 10 ust. 2. Przepis ten wskazuje wprost, iż opłaty te nie mogą generować zysku dla zarządzającego lotniskiem i wprowadza mechanizm wyrównawczy w przypadku wystąpienia różnicy między uzyskanymi przychodami, a poniesionymi kosztami,
- 12) § 13: przepis ten stanowi implementację dyrektywy 2009/12/WE w zakresie art. 6 ust. 2. Określa on terminy przedkładania projektu do konsultacji użytkownikom lotniska (z rozróżnieniem dla lotnisk o ruchu do 5 mln pasażerów i powyżej tego progu) oraz wskazuje, iż wraz z projektem taryfy zarządzający lotniskiem przedkłada użytkownikom uzasadnienie dla proponowanych zmian, które umożliwi podmiotom korzystającym z lotniska ocenę proponowanych zmian w taryfie. Przepis określa także, iż zarządzający lotniskiem może z własnej inicjatywy zorganizować spotkanie konsultacyjne, jednocześnie wprowadzając obowiązek organizacji takiego spotkania, jeśli zwróćą się o to konsultowane podmioty,
- 13) § 14: dotyczy konsultacji, o których mowa w art. 6 ust. 1 dyrektywy 2009/12/WE. Dokonuje on wdrożenia przepisów art. 7 tej dyrektywy. Określono w nim minimalny zakres informacji, jakie muszą zostać przedłożone przez zarządzającego lotniskiem do konsultacji użytkownikom lotniska (zakres tożsamy z zakresem określonym w art. 7 dyrektywy 2009/11/WE oraz na podstawie obowiązujących zaleceń ICAO), jak również jakie muszą zostać udostępnione przez przewoźników zarządzającemu,
- 14) § 15: określa zakres uzasadnienia, jakie ma być przedstawione Prezesowi Urzędu wraz z taryfą opłat lotniskowych przez zarządzającego lotniskiem o ruchu powyżej 5 mln pasażerów rocznie (albo największym lotniskiem w RP) celem zatwierdzenia,
- 15) § 16: określa tryb publikacji taryfy opłat lotniskowych,
- 16) § 17: lotniskiem dotyczy lotnisk użytku wyłącznego. Przepisy te są co do zasady powtórzeniem przepisów § 14 aktualnie obowiązującego rozporządzenia, dostosowanymi do ustawy znowelizowanej ustawą z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

- 1. Wpływ na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**
Wprowadzenie niniejszego rozporządzenia nie powoduje skutków finansowych dla budżetu państwa ani budżetów jednostek samorządu terytorialnego.
- 2. Wpływ na rynek pracy**
Regulacja nie wpłynie na rynek pracy.
- 3. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**
Projektowana regulacja nie wywiera bezpośredniego wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorstw działających poza sektorem lotniczym.
- 4. Wpływ na sytuację i rozwój regionalny**
Regulacja nie ma bezpośredniego przełożenia na sytuację i rozwój regionalny.
- 5. Wpływ na podmioty działające na rynku przewozów lotniczych**
Rozporządzenie ma wpływ na zarządzających lotniskami, jak również przewoźników lotniczych. Zgodnie z projektem ww. rozporządzenia zarządzający lotniskami użytku publicznego obsługującymi powyżej 5 mln pasażerów w ciągu roku są zobowiązani, na podstawie ustawy, do uzyskania zatwierdzenia opłat lotniskowych przez Prezesa Urzędu. Zarządzający pozostałymi lotniskami użytku publicznego są zwolnieni z uzyskiwania zatwierdzenia ze strony Prezesa Urzędu, który to z kolei ma możliwość badania taryfy opłat lotniskowych *ex post* i w przypadku stwierdzenia sprzeczności z zasadami zapisanymi w prawie lotniczym, podjęcia decyzji o zmianie taryfy opłat. Wpływ na podmioty rynku lotniczego wynika w znacznej mierze ze zmiany zasad ustalania kosztów stanowiących podstawę określenia opłat lotniskowych (koszty planowane vs. koszty historyczne). Regulacja powinna mieć pozytywny wpływ na podmioty funkcjonujące na rynku lotniczym m.in. dzięki bardziej rzeczywistemu odzwierciedleniu przez opłaty lotniskowe ponoszonych przez zarządzających lotniskami kosztów – tym samym użytkownicy lotnisk płacić będą za infrastrukturę i usługi, z których faktycznie korzystają, a nie tych, które były udostępniane w poprzednich okresach. Mając na uwadze fakt, iż opłaty lotniskowe ustalane są na podstawie kosztów i w drodze konsultacji z przewoźnikami lotniczymi, nie jest możliwe wskazanie, czy przedmiotowe rozporządzenie przełoży się na realną wysokość obowiązujących opłat lotniskowych. Wysokości opłat w kolejnych okresach będą uzależnione od wysokości ponoszonych i planowanych przez zarządzających lotniskami kosztów związanych z udostępnianiem infrastruktury i świadczeniem usług, prognoz ruchu oraz negocjacji z użytkownikami lotnisk. Jednakże projekt zmiany rozporządzenia w zakresie wyłączenia z podstawy kosztowej dla kalkulacji opłat lotniskowych kosztów inwestycji, które są pokrywane z bezzwrotnej pomocy publicznej, np. funduszy UE, powinien wpłynąć na niższy poziom opłat lotniskowych płaconych przez przewoźników lotniczych w stosunku do sytuacji braku zmiany przedmiotowych przepisów. W związku z faktem, iż opłaty lotniskowe stanowią element dopłat do podstawowej taryfy przewozu lotniczego, składając się na ostateczną cenę biletu lotniczego, powyższe może przełożyć się na nieznaczne zmniejszenie cen biletu lotniczego – jednak ostateczne skutki, jak wskazano powyżej, zależne będą od globalnej wysokości kosztów zarządzającego lotniskiem i jego polityki handlowej. Jednocześnie przedmiotowa nowelizacja umożliwi ustalenie i

pobieranie opłat lotniskowych na nowopowstających lotniskach. Ponadto uzupełnienie zapisów dotyczących prowadzenia przez zarządzającego lotniskiem konsultacji z użytkownikami lotniska, w tym nałożenie na przewoźników obowiązków z tym związanych, umożliwi prowadzenie ustrukturyzowanego dwustronnego dialogu między zainteresowanymi stronami.

6. Zgodność z prawem UE

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej i dotyczy również wdrożenia do krajowego porządku prawnego zasad dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych.

7. Biuletyn Informacji Publicznej

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia zostanie, z chwilą przekazania do uzgodnień z członkami Rady Ministrów, udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej. Zgłoszenia podmiotów zainteresowanych pracami nad projektem rozporządzenia, w trybie art. 7 ustawy o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa, zostaną rozpatrzone w toku procesu legislacyjnego.

8. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia będzie konsultowany ze środowiskiem lotniczym i organizacjami społecznymi i zostanie przekazany do konsultacji następującym podmiotom:

- 1) Ad Astra Executive Charter sp. z o. o.,
- 2) Aeroklub Polski,
- 3) Air Poland sp. z o.o.,
- 4) Blue Jet sp. z o.o.,
- 5) Enter Air sp. z o.o.,
- 6) Eurolot S. A.,
- 7) Exin sp. z o.o.,
- 8) FLYJET sp. z o.o.,
- 9) General Aviation sp. z o. o.,
- 10) IBEX – U.L. sp. z o.o.,
- 11) Jet Air sp. z o. o.,
- 12) Polskie Linie Lotnicze LOT S. A.,
- 13) Sky Taxi sp. z o.o.,
- 14) Small Planet Airlines sp. z o.o.,
- 15) Sprint Air S.A.,
- 16) Sprint Air Cargo sp. z o. o.,
- 17) SPZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe,
- 18) Yes Airways sp. z o.o.,
- 19) HiFlyer Polska Sp. z o.o.;
- 20) IATA Polska,
- 21) BARIP,
- 22) Krajowe Towarzystwo Lotnicze AOPA POLAND,
- 23) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”,
- 24) Górnśląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.,
- 25) Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.,
- 26) Port Lotniczy Gdańsk sp. z o.o.,
- 27) Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków – Balice sp. z o.o.,

- 28) Port Lotniczy Łódź im. W. Reymonta sp. z o.o.,
- 29) Port Lotniczy Poznań – Ławica sp. z o.o.,
- 30) Port Lotniczy Szczecin – Goleniów sp. z o.o.,
- 31) Port Lotniczy Wrocław S.A.,
- 32) Port Lotniczy „Rzeszów-Jasionka” sp. z o.o.,
- 33) Krajowa Rada Lotnictwa,
- 34) Związek Regionalnych Portów Lotniczych,
- 35) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej,
- 36) NSZZ „Solidarność” 80 Region Mazowsze K.Z. Nr 25 w P.P. „Porty Lotnicze”,
- 37) NSZZ „Solidarność” Region Mazowsze K.Z. Nr 2937 w P.P. „Porty Lotnicze”,
- 38) Związek Zawodowy Pracowników Lotnictwa Cywilnego,
- 39) Związek Zawodowy Naziemnego Personelu Lotniczego,
- 40) Związek Zawodowy Personelu Pokładowego,
- 41) Związek Zawodowy Pilotów Komunikacyjnych,
- 42) Związek Zawodowy Pilotów Liniowych,
- 43) Związek Zawodowy Pracowników PLL LOT S.A.
- 44) Związek Zawodowy Pracowników Portu Lotniczego Warszawa-Okęcie,
- 45) Związek Zawodowy Pracowników PPL pracowników spółek z udziałem przedsiębiorstwa i lotnisk komunikacyjnych,
- 46) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”,
- 47) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych,
- 48) Forum Związków Zawodowych,
- 49) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej,
- 50) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan,
- 51) Business Center Club- Związek Pracodawców,
- 52) Związek Rzemiosła Polskiego.