

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ<sup>1)</sup>**  
**z dnia ..... 2013 r.**

**w sprawie sposobu obliczania kosztów wykonywania obowiązku użyteczności publicznej nałożonego w stosunku do regularnego przewozu lotniczego**

Na podstawie art. 197 ust. 9 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933, 951 i 1544 oraz z 2013 r. poz. 134) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa szczegółowy sposób obliczania kosztów wykonywania obowiązku użyteczności publicznej, o którym mowa w art. 197 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze, zwanej dalej „ustawą”.

**§ 2. 1.** Koszty wykonywania obowiązku użyteczności publicznej, stanowiące podstawę określenia wysokości rekompensaty, o której mowa w art. 197 ust. 8 ustawy, stanowią poniesione przez przewoźnika lotniczego koszty z tytułu wykonywania obowiązku użyteczności publicznej na danej trasie, pomniejszone o osiągnięte przez przewoźnika lotniczego przychody w związku z obsługą trasy objętej obowiązkiem i powiększone o uzasadniony poziom zysku zgodnie z warunkami określonymi w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 197 ust. 1 pkt 2 ustawy.

2. Koszty wliczane do kosztów wykonywania obowiązku użyteczności publicznej stanowią faktycznie poniesione przez przewoźnika lotniczego koszty, a przychody wliczane do kosztów wykonywania obowiązku użyteczności publicznej stanowią faktycznie osiągnięte przychody w okresie wykonywania obowiązku użyteczności publicznej zgodnie z warunkami określonymi w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 197 ust. 1 pkt 2 ustawy.

**§ 3. 1.** Koszty ponoszone przez przewoźnika lotniczego z tytułu wykonywania obowiązku użyteczności publicznej na danej trasie, o których mowa w § 2, uwzględniają wszystkie koszty związane z wykonywaniem przez przewoźnika lotniczego obowiązku użyteczności publicznej zgodnie z warunkami określonymi w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 197 ust. 1 pkt 2 ustawy, zarówno koszty stałe jak i zmienne, określane zgodnie z obowiązującymi przewoźnika lotniczego zasadami rachunkowości, a w szczególności:

- 1) bezpośrednie koszty działalności operacyjnej związane z działalnością przewozową wykonywaną na trasie objętej obowiązkiem użyteczności publicznej, w tym koszty personelu, materiałów i energii, usług obcych oraz podatków i opłat;
- 2) koszty pośrednie działalności przewozowej wykonywanej na trasie objętej obowiązkiem użyteczności publicznej, w tym koszty związane z systemami dystrybucji, koszty promocji i reklamy, koszty ubezpieczeń, oraz koszty personelu

---

<sup>1)</sup> 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 oraz z 2012 r. poz.1396).

wspierającego realizującego funkcje związane z obsługą trasy, na którą nałożony został obowiązek użyteczności publicznej;

- 3) koszty infrastruktury związane z wykorzystaniem i utrzymaniem niezbędnej infrastruktury technicznej wraz z kosztem utrzymania statków powietrznych wykorzystywanych do regularnych przewozów pasażerskich na trasie, na którą nałożony został obowiązek użyteczności publicznej, w tym kosztem amortyzacji i obsługi technicznej oraz kosztem urządzeń i instalacji niezbędnych do świadczenia usług przewozu pasażerskiego w tym zakresie;
- 4) koszty finansowe bezpośrednio związane z wykonywaniem obowiązku użyteczności publicznej, w tym związane z inwestycjami w infrastrukturę oraz koszty leasingu statków powietrznych jeżeli są one konieczne z punktu widzenia wykonywania danego obowiązku użyteczności publicznej.

2. Jeżeli działalność przewoźnika lotniczego ogranicza się do świadczenia usług w związku z obsługą trasy objętej obowiązkiem użyteczności publicznej, do kalkulacji kosztów, o których mowa w ust. 1, uwzględnia się wszystkie koszty ponoszone przez tego przewoźnika w związku z wykonywaniem działalności przewozowej.

3. Jeżeli działalność przewoźnika lotniczego wykracza poza świadczenie usług w związku z obsługą trasy objętej obowiązkiem użyteczności publicznej, koszty, o których mowa w ust. 1 pkt 2 i 3, związane z obsługą danej trasy ustala się na podstawie zdefiniowanych przez przewoźnika lotniczego kluczy podziałowych przedstawionych w ofercie złożonej w trybie art. 197 ust. 7 ustawy uwzględniających rodzaj, charakter, jak również umożliwiających rzeczywiste ustalenie danego kosztu.

4. W kosztach, o których mowa w ust. 1, nie uwzględnia się kosztów finansowanych ze źródeł publicznych, w tym z funduszy Unii Europejskiej.

5. W kosztach, o których mowa w ust. 1, nie uwzględnia się podatku dochodowego ani podatku od towarów i usług podlegającego rozliczeniu.

**§ 4. 1.** Przychody, o których mowa w § 2 ust. 1, obejmują wszystkie przychody uzyskiwane z tytułu świadczenia usług w związku z nałożonym obowiązkiem użyteczności publicznej, z uwzględnieniem przychodów zaklasyfikowanych jako pomoc państwa w rozumieniu art. 107 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

2. Przychody, o których mowa w ust. 1, obejmują w szczególności wpływy taryfowe i inne pochodzące ze sprzedaży przewozów lotniczych na danej trasie, przychody z opłat dodatkowych doliczanych do ostatecznej ceny przewozu oraz przychody z programów lojalnościowych.

3. Przychody, o których mowa w ust. 1, uwzględniają również ewentualny zysk przewyższający uzasadniony poziom zysku, o którym mowa w § 5, wynikający ze specjalnych lub wyłącznych praw danego przedsiębiorstwa związanych z działalnością inną niż usługi świadczone w związku z nałożonym obowiązkiem użyteczności publicznej, na które przyznawana jest pomoc lub ewentualne korzyści przyznane przez państwo, niezależnie od klasyfikacji do celów art. 107 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

4. Jeżeli działalność przewoźnika lotniczego wykracza poza świadczenie usług w związku z obsługą trasy objętej obowiązkiem użyteczności publicznej, przychody, o których mowa w ust. 1, związane z obsługą danej trasy ustala się na podstawie zdefiniowanych przez przewoźnika lotniczego kluczy podziałowych przedstawionych w ofercie złożonej w trybie

art. 197 ust. 7 ustawy uwzględniających rodzaj, charakter, jak również umożliwiających rzeczywiste ustalenie danego przychodu.

5. Jeżeli zasoby służące wykonywaniu obowiązku użyteczności publicznej na danej trasie są wykorzystywane także do wykonywania działalności przewozowej na innych trasach lub do prowadzenia innej działalności, w przychodach, o których mowa w ust. 1, uwzględnia się jedynie część przychodów z nimi związanych odpowiadającą wykorzystaniu tych zasobów na potrzeby wykonywania obowiązku użyteczności publicznej na danej trasie.

**§ 5.** Uzasadniony poziom zysku nie może przekraczać kosztu kapitału własnego przewoźnika lotniczego, zaangażowanego do wykonania obowiązku użyteczności publicznej, skalkulowanego w oparciu o model wyceny aktywów kapitałowych z uwzględnieniem jako stopy zwrotu wolnej od ryzyka oprocentowania obligacji Skarbu Państwa dla okresu zbliżonego do okresu, na jaki przyznano przewoźnikowi lotniczemu wyłączność do wykonywania przewozów lotniczych na trasie objętej obowiązkiem użyteczności publicznej. Do obliczania kosztu kapitału uwzględnia się aktywa lub odpowiedni ich udział bezpośrednio zaangażowane do obsługi trasy, na którą został nałożony obowiązek użyteczności publicznej. Udział aktywów może być obliczany w szczególności proporcjonalnie do liczby lotów lub godzin lotów wykonywanych w związku z obsługą trasy objętej obowiązkiem użyteczności publicznej w ogólnej liczbie lotów wykonywanych przez danego przewoźnika.

**§ 6.** 1. Koszty i przychody, o których mowa w § 2 ust. 1, liczone są od dnia rozpoczęcia wykonywania przez przewoźnika lotniczego wybranego w trybie, o którym mowa w art. 197 ust. 7 ustawy, przewozów lotniczych na danej trasie w związku z wykonywaniem obowiązku użyteczności publicznej do dnia zaprzestania wykonywania tych przewozów.

2. Koszty, o których mowa w § 2 ust. 1, obejmują również koszty przygotowania do wykonywania obowiązku użyteczności publicznej zgodnie z warunkami określonymi w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 197 ust. 1 pkt 2 ustawy, poniesione nie wcześniej niż od dnia ogłoszenia wyniku przetargu, o którym mowa w art. 17 rozporządzenia 1008/2008/WE, w ramach którego w trybie art. 197 ust. 7 ustawy minister właściwy do spraw transportu dokonuje wyboru przewoźnika lotniczego.

**§ 7.** Przewoźnik lotniczy prowadzący inną działalność, niezwiązaną z wykonywaniem obowiązku użyteczności publicznej na danej trasie, zobowiązany jest wyodrębnić w księgach rachunkowych koszty i przychody dla działalności związanej z wykonywaniem każdego obowiązku użyteczności publicznej zgodnie z warunkami określonymi w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 197 ust. 1 pkt 2 ustawy, rozdzielając je od kosztów i przychodów związanych z inną działalnością, w tym działalnością związaną z wykonywaniem innego obowiązku użyteczności publicznej.

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

**MINISTER TRANSPORTU, BUDOWNICTWA  
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

## UZASADNIENIE

Przedmiotowe rozporządzenie stanowi wykonanie art. 197 ust. 9 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933, 951 i 1544 oraz z 2013 r. poz. 134), zwanej dalej „ustawą”. Rozporządzenie określa sposób obliczania kosztów wykonywania obowiązku użyteczności publicznej z uwzględnieniem przepisów i wytycznych Unii Europejskiej dotyczących rekompensaty z tytułu świadczenia obowiązku użyteczności publicznej. Koszty te stanowią podstawę dla rekompensaty, o której mowa w art. 197 ust. 8 ustawy.

Konieczność wydania rozporządzenia wynika z faktu, iż mające oparcie w prawodawstwie unijnym kwestie kalkulacji kosztów związanych z obsługą trasy, na którą nałożony został obowiązek użyteczności publicznej (dalej „PSO”) nie były dotychczas regulowane w prawodawstwie krajowym. W prawie unijnym kwestie nakładania PSO na trasy regulowane są przede wszystkim rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 293 z 31.10.2008, str. 3), które jednak nie precyzuje kwestii kalkulacji kosztów wykonywania PSO. Przepisy niniejszego rozporządzenia uwzględniają również *Komunikat Komisji: Ramy UE dotyczące pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych* (Dz. Urz. UE C 8 z 11.01.2012, str. 15) oraz *Komunikat Komisji w sprawie stosowania reguł Unii Europejskiej w dziedzinie pomocy państwa w odniesieniu do rekompensaty z tytułu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym* (Dz. Urz. UE C 8 z 11.01.2012, str. 4) w częściach nie wybiegających poza delegację ustawową do wydania rozporządzenia.

Celem wydania niniejszego rozporządzenia jest wprowadzenie do prawodawstwa krajowego zasad związanych z obliczaniem kosztów wykonywania PSO, które stanowią podstawę dla rekompensaty, jeżeli taka towarzyszy obsłudze danej trasy. Rozporządzenie będzie miało zastosowanie jedynie w przypadku nałożenia PSO na jakąkolwiek trasę oraz uznania zasadności rekompensaty kosztów przewoźnika lotniczego – zgodnie z art. 197 ust. 1 i 7 ustawy.

Poniżej przedstawiono uzasadnienie dla poszczególnych proponowanych przepisów rozporządzenia:

- 1) § 2: przepis ten definiuje pojęcie *kosztów wykonywania obowiązku użyteczności publicznej (koszty PSO)*. Definicja ta uwzględnia postanowienia wymienionych wyżej przepisów i wytycznych, zgodnie z którymi kwota rekompensaty nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów wynikających ze świadczenia usług objętych obowiązkiem, po odliczeniu przychodów i doliczeniu uzasadnionego poziomu zysku:

koszty ponoszone przez przewoźnika lotniczego z tytułu wykonywania obowiązku użyteczności publicznej na danej trasie

-

przychody uzyskiwane przez przewoźnika lotniczego w związku z obsługą trasy

+  
uzasadniony poziom zysku  
=  
koszty PSO

W kolejnych paragrafach dokonano określenia ww. trzech składowych wpływających na ustalenie wartości kosztów wykonywania obowiązku użyteczności publicznej: kosztów, przychodów oraz uzasadnionego poziomu zysku.

Wykorzystanie metody obliczania kosztów PSO do rekompensaty opartej na podziale kosztów [zgodnie z pkt 27 ww. zasad ramowych KE] zamiast metody nieponiesionych kosztów netto [zgodnie z pkt 25 ww. zasad ramowych KE] w odniesieniu do obowiązku użyteczności publicznej nałożonej na przewoźnika lotniczego jest zasadna w związku z tym, iż przewoźnik lotniczy osiągał będzie przychody z tytułu regularnego przewozu lotniczego - w tym wypadku bardziej stosowna jest metoda obliczania kosztów PSO jako różnicy między poniesionymi kosztami a osiągniętymi przychodami (+uzasadniony poziom zysku) niż obliczania kosztów PSO jako różnicy między poniesionymi kosztami, a kosztami ponoszonymi bez uwzględnienia wykonywania regularnego przewozu lotniczego na trasie z PSO;

## 2) § 3:

- a) **ust. 1:** przepis ten precyzuje rodzaje kosztów, które powinny zaliczać się do kosztów wykonywania obowiązku użyteczności publicznej, dzieląc je na koszty bezpośrednie, koszty pośrednie, koszty infrastruktury i koszty finansowe. Wskazano także, iż koszty te muszą być związane z wykonywaniem przez przewoźnika lotniczego obowiązku użyteczności publicznej zgodnie z warunkami określonymi w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 197 ust. 1 pkt 2 ustawy. Natomiast ewidencja kosztów prowadzona będzie zgodnie z obowiązującymi przewoźnika lotniczego zasadami rachunkowości wynikającymi z ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości,
- b) **ust. 2:** ponieważ koszty wykonywania obowiązku użyteczności publicznej uwzględniają wszystkie koszty związane z obsługą trasy objętej PSO, zasadnym jest wskazanie, iż w przypadku gdy działalność gospodarcza przewoźnika lotniczego ogranicza się jedynie do obsługi danej trasy objętej PSO to do celów kalkulacji kosztów do rekompensaty uwzględnić on powinien wszystkie ponoszone przez tego przewoźnika koszty. Omawiany zapis wynika z wspomnianych wyżej wytycznych unijnych,
- c) **ust. 3:** w przypadku przewoźników prowadzących działalność wykraczającą poza obsługę danej trasy objętej PSO, koszty wykonywania PSO powinny uwzględniać jedynie odpowiednią część kosztów przewoźnika związaną z operowaniem na danej trasie. Dlatego też należy wprowadzić zobowiązanie do zgodnego z ustalonymi kluczami podziałowymi rozdzielenia kosztów związanych z obsługą trasy objętej PSO oraz kosztów z pozostałej działalnością przewoźnika lotniczego, jeżeli taka jest prowadzona. Zakłada się,

iż w odniesieniu do kosztów pośrednich, które są włączane do kosztów PSO na podstawie kluczy podziałowych, klucze te będą przedstawiane na etapie składania przez przewoźnika lotniczego oferty w ramach postępowania konkursowego mającego na celu wyłonienie przewoźnika na zasadzie wyłączności, o którym mowa w art. 197 ust. 7 ustawy,

- d) **ust. 4:** koszty wykonywania obowiązku użyteczności publicznej kalkulowane do uzyskania rekompensaty nie powinny uwzględniać tych kosztów, które finansowane są już ze źródeł publicznych, w tym środków Unii Europejskiej, stanowiłyby to bowiem podwójny zwrot kosztów,
  - e) **ust. 5:** z kosztów podatków stanowiących element obliczania kosztów PSO wyłączone będą podatek dochodowy oraz VAT podlegający rozliczeniu zgodnie z obowiązującymi w Polsce przepisami podatkowymi;
- 3) **§ 4:** przepis ten precyzuje pojęcie przychodów, które pomniejszają wartość kosztów dla celów ustalenia *kosztów PSO*. Wskazuje on także na przykładowe rodzaje przychodów, które powinny zostać uwzględnione przy kalkulacji kosztów PSO, biorąc pod uwagę najczęściej występujące kategorie przychodów przewoźników związane z operowaniem na określonej trasie;
- 4) **§ 5:** przepis ten definiuje pojęcie *uzasadnionego zysku*, odnosząc go do kosztu kapitału kalkulowanego przy wykorzystaniu metody CAPM (Capital Asset Pricing Model – model wyceny aktywów kapitałowych), zaproponowany uzasadniony poziom zysku odnosi się do zwrotu z zaangażowanego do PSO kapitału jakie zażądałoby typowe przedsiębiorstwo rozważające, czy podjąć się wykonywania regularnego przewozu lotniczego na trasie z PSO w całym okresie powierzenia, przy uwzględnieniu poziomu ryzyka. Użyty w projekcie rozporządzenia model wyceny aktywów kapitałowych jest powszechnie stosowaną metodą do obliczania stopy zwrotu przy szacowaniu podstaw kosztowych przez podmioty w sektorze lotnictwa cywilnego. CAPM jest metodą używaną przy obliczaniu podstaw kosztowych opłat nawigacyjnych przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej i jest metodą stosowaną w tym zakresie na poziomie UE;
- 5) **§ 6:** przepis ten precyzuje, iż stanowiące podstawę dla rekompensaty koszty są to koszty faktycznie poniesione (nie prognozowane) w okresie wykonywania PSO, tj. od momentu rozpoczęcia przewozów lotniczych na danej trasie do momentu zaprzestania ich wykonywania. Jednocześnie umożliwiono uwzględnienie w tych kosztach kosztów związanych z przygotowaniem do wykonywania PSO, np. kosztów związanych z prowadzoną wcześniej sprzedażą czy marketingiem – jednakże tylko w zakresie kosztów poniesionych po samym nałożeniu obowiązku (jeszcze bez ograniczenia jego wykonywania do jednego przewoźnika i bez rekompensaty) na daną trasę, a także wynikających z likwidacji regularnego przewozu lotniczego na trasie, na którą nałożono obowiązek użyteczności publicznej, jednak tylko w przypadku gdy likwidacja ta następuje w wyniku zerwania umowy przez stronę nie będącą przewoźnikiem lotniczym obsługującym trasę objętą obowiązkiem;

- 6) § 7: przepis ten wprowadza konieczność prowadzenia odrębnej ewidencji księgowej przychodów i kosztów wykonywania obowiązku użyteczności publicznej koniecznej do przejrzystego rozdzielenia przychodów i kosztów związanych z obsługą PSO od przychodów i kosztów pozostałej działalności przewoźnika.

Ponieważ upoważnienie ustawowe do wydania projektowanego rozporządzenia nakazuje uregulowania jedynie kwestii związanych z obliczaniem kosztów wykonywania PSO, planuje się, że zasady wypłaty i rozliczania rekompensaty precyzować będą przepisy rozporządzenia wydanego na podstawie art. 22c ustawy. Przewiduje się możliwość wypłaty rekompensaty w kilku transzach w trakcie roku celem zapewnienia bieżącej płynności finansowej przewoźnika lotniczego.

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia jego ogłoszenia. Wejście w życie projektowanych przepisów nie wpłynie na aktualnie prowadzoną działalność podmiotów (brak jest aktualnie funkcjonujących PSO nałożonych na trasy do/z RP), dlatego też brak jest potrzeby określania dłuższego terminu *vacatio legis*.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.) projektodawca nie przewiduje, aby projektowane przepisy miały wpływ na sektor finansów publicznych, w tym na zwiększenie wydatków lub zmniejszenie dochodów jednostek sektora finansów publicznych.

Regulacje zawarte w projektowanym rozporządzeniu nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia 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, z późn. zm.), zatem nie podlega ono notyfikacji.

W opinii projektodawców, regulacja nie mieści się w zakresie przedmiotowym zagadnień podlegających konsultacjom z Europejskim Bankiem Centralnym, zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady z dnia 29 czerwca 1998 r. (98/415/WE).

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 został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### **Podmioty, na które oddziałuje przedmiotowe rozporządzenie:**

- 1) przewoźnicy lotniczy planujący świadczyć usługi w ramach obowiązku użyteczności publicznej nakładanego na trasę;
- 2) Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

**Konsultacje społeczne** – projekt rozporządzenia został udostępniony na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego, a informacja o niniejszym została przekazana do następujących podmiotów ze środowiska lotniczego oraz organizacji społecznych:

- 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) OLT Express Regional 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) OLT Express Poland 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) Górnośląskie 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.

Do projektu uwagi zgłosiły następujące podmioty: Polskie Linie Lotnicze LOT S. A. oraz Polska Agencja Żeglugi Powietrznej. Szczegółowy opis wyników przeprowadzonych konsultacji społecznych został ujęty w tabeli stanowiącej załącznik do projektu.

**Wpływ na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego** – projektowane rozporządzenie nie doprowadzi do zwiększenia wydatków z budżetu państwa, ponieważ dotyczy ono technicznych aspektów obliczenia wysokości kosztów wykonywania obowiązków publicznych. Natomiast podstawa wydatkowania środków publicznych określona jest w art. 197 ust. 8 ustawy, a ziszczyć może się dopiero w sytuacji, gdy wydane zostanie rozporządzenie z art. 191 ust. 1 ustawy. Oznacza to, iż wejście w życie przedmiotowego rozporządzenia nie wiąże się ze skutkami finansowymi dla sektora finansów publicznych, a tym samym dla Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

**Wpływ na rynek pracy** – rozporządzenie nie wpłynie na rynek pracy.

**Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw** – projektowana regulacja nie wywiera wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorstw działających poza sektorem lotniczym.

Rozporządzenie będzie miało w przyszłości wpływ na przewoźników lotniczych obsługujących trasy objęte obowiązkiem użyteczności publicznej, który to obowiązek może wiązać się z otrzymaniem rekompensaty w celu pokrycia kosztów wykonywania tego obowiązku. Rozporządzenie nakłada na takich przewoźników lotniczych obowiązek prowadzenia odrębnej ewidencji księgowej kosztów i przychodów związanych z realizacją obowiązku, jak również przedstawienia Prezesowi Urzędu danych finansowych z wyszczególnieniem kosztów i przychodów związanych z wykonywaniem obowiązku użyteczności publicznej w celu umożliwienia corocznej weryfikacji wysokości rekompensaty. Aktualnie jednak brak jest przewoźników obsługujących trasy do/z Polski na zasadzie PSO.

**Wpływ na sytuację i rozwój regionalny** – regulacja nie ma przełożenia na sytuację i rozwój regionalny.

Załącznik do OSR do projektu rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie sposobu obliczania kosztów wykonywania obowiązku użyteczności publicznej w stosunku do regularnego przewozu lotniczego

l.p.	Podmiot zgłaszający uwagę	Uwaga	Uzasadnienie	fragment projektu będący przedmiotem uwagi	stanowisko LER
1	PLL LOT	Istotne jest aby nie regulować/nie określać w projekcie kwestii będących przedmiotem Decyzji Komisji z dnia 20 grudnia 2011 r. nr 2012/12/UE, np. uzasadniony poziom zysku.	W przyszłości mogą powstać problemy interpretacyjne	uwaga ogólna	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Do treści rozporządzenia nie ma zastosowanie wskazana Decyzja Komisji. Zgodnie z art. 1 ust 1 lit. e) i d) zakres Decyzji do transportu lotniczego ogranicza się do połączeń lotniczych z wyspami oraz do PSO nałożonych na lotniska, co nie jest przedmiotem art. 197 ustawy Prawo lotnicze.
2	PLL LOT	Warto rozważyć, czy określić w treści projektu kryteria, które zostaną zawarte w akcie powierzenia i będą brane pod uwagę przy obliczaniu zysku/określaniu uzasadnionego poziomu zysku, bez wskazywania wagi tych kryteriów. Waga dla poszczególnych kryteriów - w zależności od charakterystyki danej trasy na określonym rynku - powinna zostać określona w procedurze konkursowej (akt powierzenia)		uwaga ogólna	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Ustalenie kryteriów zawartych w akcie powierzenia stanowiłoby przekroczenie delegacji ustawowej rozporządzenia z art. 197 ust. 9 ustawy.

3	PLL LOT	Nie do końca jest jasne, jaka będzie forma aktu powierzenia (umowa? Decyzja administracyjna?).	Art. 197 ust. 1 stanowi, że "minister właściwy (...) może, w drodze rozporządzenia; 1) nałożyć obowiązek (...), 2) określić zakres (...)." Następnie art. 197 ust. 7 stanowi, że "minister właściwy (...) może dokonać wyboru (...)." Natomiast art. 4 Decyzji Komisji stanowi, że państwo członkowskie określa formę powierzenia.	uwaga ogólna	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Uwaga przekracza delegację ustawową do wydania rozporządzenia. Jednocześnie można jednak zaznaczyć, iż pierwszym aktem powierzenia jest właśnie rozporządzenie ministra właściwego ds. transportu, o którym mowa w art. 197 ust. 1 ustawy. Ponadto, zgodnie z art. 197 ust. 1 ustawy wybór ten następuje w trybie określonym w art. 16 ust. 9 i 10 oraz art. 17 rozporządzenia 1008/2008/WE. Zgodnie z art. 17 ust. 3 tego rozporządzenia „zaproszenia do składania ofert i wynikająca z niego <b>umowa</b> obejmują między innymi (...) obiektywne i przejrzyste parametry, na podstawie których oblicza się <b>ewentualną</b> rekompensatę za wypełnianie obowiązku użyteczności publicznej.”
4	PLL LOT	Proponujemy dodać: "w przypadku gdy obsłudze trasy, o której mowa w art. 197 ust. 7 ustawy, towarzyszy rekompensata, o której mowa w art. 17 ust. 8 rozporządzenia nr 1008/2008/WE.		par. 1	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Nie wydaje się koniecznym doprecyzowanie tej kwestii w par. 1, gdyż wynika to bezpośrednio z przepisów ustawy i delegacji ustawowej projektowanego rozporządzenia.
5	PLL LOT	Po słowach "przewoźnika lotniczego" proponujemy dodać "bezpośrednie" przychody.		par. 2 ust. 1	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Zgodnie z pkt 32 Komunikatu Komisji: Zasady ramowe UE dot. pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych "uwzględniane przychody muszą obejmować co najmniej wszystkie przychody osiągnięte z danej UOIG". Nie jest zasadnym ograniczenie tych przychodów w treści rozporządzenia do przychodów bezpośrednich.

6	PLL LOT	Po pierwsze brak doprecyzowania kiedy i w jakich okolicznościach i kto o tym zadecyduje. Czy chodzi o opis przypisania i alokacji kosztów z części późniejszej? Nie ma również uzasadnienia dlaczego przewidywana jest możliwość pokrycia jedynie części kosztów PSO.		par. 2 ust. 2	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Z przepisów art. 17 ust. 7 i 9 rozp. 1008/2008/WE wynika, iż wysokość ewentualnej rekompensaty proponują oferenci biorący udział w publicznym przetargu, w drodze którego wybierany jest przewoźnik lotniczy w trybie art. 197 ust. 7 ustawy Prawo lotnicze. Jednocześnie zgodnie z pkt 2 Komunikatu Komisji w sprawie stosowania reguł UE w dziedzinie pomocy państwa w odniesieniu do rekompensaty z tytułu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym "niektóre UOIG mogą być świadczone przez przedsiębiorstwa publiczne lub prywatne bez konkretnego wsparcia finansowego ze strony organów państw członkowskich. Inne usługi mogą być świadczone jedynie wówczas, jeśli odnośny organ zaferuje usługodawcy rekompensatę finansową. <b>Przy braku konkretnych reguł unijnych państwa członkowskie dysponują zasadniczo swobodą przy określaniu sposobu organizacji i finansowania swoich UOIG."</b></p>
7	PLL LOT	Decyzja [Komisji] stanowi, że "29. Koszty, które należy uwzględnić, obejmują całość kosztów niezbędnych w celu wykonywania UOIG. 30. Jeśli działalność odnośnego przedsiębiorstwa ogranicza się do świadczenia UOIG, można uwzględnić wszystkie koszty."		par. 2 ust. 2	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Uwaga niepełna – nie wskazano propozycji zmiany ani co budzi ewentualne zastrzeżenia PLL LOT. Dlatego też niemożliwym jest odniesienie się do tej uwagi. Jednocześnie należy wskazać, iż do treści rozporządzenia nie ma zastosowanie wskazana Decyzja Komisji. Zgodnie z art. 1 ust 1 lit. e) i d) zakres Decyzji do transportu lotniczego ogranicza się do połączeń lotniczych z wyspami oraz do PSO nałożonych na lotniska, co nie jest przedmiotem art. 197 ustawy Prawo lotnicze.</p>

8	PLL LOT	Proponujemy dodać "oraz wykorzystywanym, obowiązującym w organizacji zarządczym rachunkiem kosztów działań." Zasady rachunkowości nie określają podziału kosztów, który umożliwiłby wydzielenie kosztów danego pojedynczego połączenia za wyjątkiem, gdy dana linia obsługuje tylko to połączenie.		par. 3 ust. 1 pkt 1)	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Przepisy prawne nie nakładają obowiązku prowadzenia przez przewoźników lotniczych rachunku kosztów działań - nie powinno się zatem na poziomie rozporządzenia wprowadzać zapisu, który równoznaczny byłby z koniecznością prowadzenia takiego rachunku. Należy bowiem odnosić się do dokumentów, które każdy przewoźnik lotniczy obowiązany jest posiadać. Jednocześnie zapis ten nie uniemożliwia przewoźnikowi wykorzystania dodatkowych narzędzi w celu wyodrębnienia kosztów PSO, nie może jednak nakładać takiego obowiązku.
9	PLL LOT	Po słowach "koszty promocji i reklamy" proponujemy dodać "koszty programów lojalnościowych", a na końcu zdania "oraz pozostałe koszty pośrednie wynagrodzenia i utrzymania personelu produkcyjnego i wspierającego realizującego funkcje związane z obsługą danej trasy", (np. przygotowanie do lotu, nadzór lotniskowy, itp. , ewentualnie uruchomione dedykowane placówki sprzedaży i nadzoru...).		par. 3 ust. 1 pkt 2)	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
10	PLL LOT	Po słowach "kluczy podziałowych" proponujemy dodać "obowiązującego u przewoźnika rachunku kosztów działań".		par. 3 ust. 3	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> por. uwaga nr 8.
11	PLL LOT	Ten punkt jest niepotrzebny.	Wyczerpuje go punkt nr 3 powyżej. W pkt 1 powyżej jest mowa tylko o kosztach bezpośrednich, a więc tylko tych, które dotyczą danej operacji i nie trzeba nic więcej dodawać i alokować.	par. 3 ust. 4	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Par. 3 ust. 3 rozporządzenia odnosi się jedynie do kosztów pośrednich i kosztów infrastruktury, podczas gdy par. 3 ust. 4 odnosi się do wszystkich kosztów wskazanych w par. 3 ust. 1.

12	PLL LOT	Brzmienie treści decyzji [Komisji]: "4. Przychody, które należy uwzględnić, obejmują przynajmniej cały przychód uzyskany z tytułu świadczenia usług w ogólnym interesie gospodarczym, niezależnie od tego, czy przychód jest zaklasyfikowany jako pomoc państwa w rozumieniu art. 107 Traktatu. Jeżeli dane przedsiębiorstwo posiada specjalne lub wyłączne prawa związane z działalnością inną niż usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym, na które przyznawana jest pomoc, która to działalność przynosi zysk przewyższający rozsądny zysk lub jeżeli przedsiębiorstwo korzysta z innych korzyści przyznanych przez państwo, zalicza się to do przychodu niezależnie od klasyfikacji do celów art. 107 Traktatu. Dane państwo członkowskie może podjąć decyzję, że zyski pochodzące z działalności wykraczającej poza zakres usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym powinny zostać przeznaczone w całości lub w części na finansowanie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym."			<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Uwaga niepełna – nie wskazano propozycji zmiany ani co budzi ewentualne zastrzeżenia PLL LOT. Dlatego też niemożliwym jest odniesienie się do tej uwagi. Jednocześnie należy wskazać, iż do treści rozporządzenia nie ma zastosowanie wskazana Decyzja Komisji. Zgodnie z art. 1 ust 1 lit. e) i d) zakres Decyzji do transportu lotniczego ogranicza się do połączeń lotniczych z wyspami oraz do PSO nałożonych na lotniska, co nie jest przedmiotem art. 197 ustawy Prawo lotnicze.</p>
13	PLL LOT	Jak rozumiemy bez samego dofinansowania do PSO.		par. 4 ust. 1	Tak. Przychody, o których mowa w par. 4 nie obejmują przychodów z tytułu uzyskanej rekompensaty.

14	PLL LOT	Po słowach "ostatecznej ceny przewozu", proponujemy dodać "przypisane wpływy z". Dodatkowo potrzebne jest wskazanie konkretnych definicji, co jest rozumiane pod dwoma ostatnimi pojęciami "otrzymane prowizje oraz opłaty marketingowe"		par. 4 ust. 2	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u> Zrezygnowano ze wskazania w tym ustępie na otrzymane prowizje oraz opłaty marketingowe co mogłoby stworzyć problemy interpretacyjne, a wszelkie przychody w ramach PSO wskazane są już w par. 4 ust. 1. Jednocześnie w uwadze brak jest uzasadnienia do dodania słów "przypisane wpływy z" (jednocześnie brak wskazania czy chodziło o zastąpienie słów "przychody z programów lojalnościowych" słowami "przypisane wpływy z programów lojalnościowych")
15	PLL LOT	Proponujemy uwzględnić treść decyzji [Komisji]: art. 5 ust 5 - 8		par. 5	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Do treści rozporządzenia nie ma zastosowanie wskazana Decyzja Komisji. Zgodnie z art.. 1 ust 1 lit. e) i d) zakres Decyzji do transportu lotniczego ogranicza się do połączeń lotniczych z wyspami oraz do PSO nałożonych na lotniska, co nie jest przedmiotem art. 197 ustawy Prawo lotnicze.
16	PLL LOT	Na końcu proponujemy dodać "z zastrzeżeniem ust. 3 i 4"		par. 6 ust. 2	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Zgodnie z par. 23 ust. 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie "Zasad techniki prawodawczej": "Jeżeli od któregoś z elementów przepisu szczegółowego przewiduje się wyjątki lub któryś z elementów tego przepisu wymaga uściślenia, przepis formułujący wyjątki lub uściślenia zamieszcza się bezpośrednio po danym przepisie szczegółowym." Tym samym, nie ma konieczności wskazania na wyjątek w przepisie par. 6 ust. 2.

17	PLL LOT	Nie wiadomo, co z kosztami wyjścia z połączenia - np.. Zamknięcie placówek, odszkodowania pasażerskie, wycofanie oferty z systemów dystrybucji, i inne tego typu. Szczególnie w przypadku rozwiązania umowy i zmiany wsparcia przed upływem kontraktu. Proponujemy dodanie ust. 4 stanowiącego o kosztach zamknięcia połączenia.		par 6. ust. 3	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
18	PLL LOT	Nie możliwe na poziomie ewidencji księgowej - to jest możliwe na poziomie zarządczego rachunku kosztów działań i tylko ten poziom będzie przedstawiany w ofercie i tylko ten poziom może być punktem odniesienia.		par. 7	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Ponieważ rzetelne określenie kosztów jest konieczne do weryfikacji wysokości rekompensaty, mając na uwadze, iż jej nadwyżka stanowi pomoc państwa niezgodną z przepisami prawa UE, nie jest zasadnym odniesienie do rachunku kosztów działań, który jest dokumentem wewnętrznym wg. wewnętrznych zasad kalkulacji (nie ma również obowiązku prowadzenia takiego rachunku). Nie chodzi w tym wypadku o prowadzenie odrębnych ksiąg rachunkowych ale o odrębną ewidencję księgową.
19	PLL LOT	Brak określenia dat i okresu dokonania weryfikacji oraz dat realizacji zwrotów.		par. 8 ust. 1	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Szczegóły dotyczące rozliczenia wysokości rekompensaty (w tym zwrot ewentualnej nadwyżki lub niedoboru) planuje się uwzględnić w rozporządzeniu wykonawczym z art. 22c ustawy Prawo lotnicze. Kwestie te wykraczają poza delegację ustawową do wydania przedmiotowego rozporządzenia.



20	PLL LOT	Nie jest to możliwe. Biegły rewident potwierdza stan ogólny ksiąg. W szczególności dla linii lotniczych obsługujących więcej niż jedno połączenie - sprawozdanie finansowe nie zawiera i nie będzie zawierało wydzielonej informacji o jednym połączeniu PSO. Koszty zmian do systemu ewidencji księgowej był[y]by za duże - i czy można je wliczyć do zwrotu?		par. 8 ust. 2	<u>Uwaga bezprzedmiotowa.</u> Wyszczególnienie, o którym mowa w par. 8 ust. 2, nie będzie podlegało badaniu biegłego rewidenta. Celem doprecyzowania tej kwestii i uniknięcia w przyszłości podobnych pomyłek interpretacyjnych słowo "wraz" zostało zmienione na "oraz".
21	PLL LOT	Podstawą rozliczenia powinien być zarządczy i obowiązujący w firmie rachunek kosztów działań, którego model jest składany i weryfikowany przez ULC na poziomie składania oferty. To powinno wystarczyć.		par. 8 ust. 2	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Por. uwaga nr 18.

22	PLL LOT	<p>Wytyczne nie odnoszą się w żadnym stopniu do kwestii wzrostu bezpośrednich kosztów operowania w trakcie roku i realizacji przewozów - wzrost cen paliwa lotniczego, wzrost opłat lotniskowych i nawigacyjnych, zatwierdzanych decyzją administracyjną. Skoro ULC zwraca tylko część na podstawie kosztów historycznych, to nagły wzrost wydatków bieżących dotyczących kosztów operacji w danym roku nie zostanie pokryty wpływami z transz kalkulowanych na podstawie wskaźników historycznych. A przewoźnicy nie będą raczej nagle i gwałtownie podnosili cen na tym połączeniu. Jaki jest więc mechanizm pokrycia przewoźnikowi wyższych kosztów bezpośredniego operowania w trakcie roku obrotowego z przyczyn niezależnych i zewnętrznych dla przewoźnika. Może rozliczenia i raportowanie powinny być częstsze np. półroczne czy kwartalne - na podstawie zaproponowanego w zapytaniu ofertowym zarządczego rachunku kosztów działań przedstawianego do końca miesiąca następującego po upływie danego kwartału, półroczna. I wpłata z ULC odpowiednio szybsza... Jak należy traktować skutki zmiany kursów walut czy też cen paliwa, opłat lotniskowych, nawigacyjnych, w stosunku do założeń business planu będącego wyjściem do utworzenia oferty przetargowej? Jak ma wyglądać przetarg - kto bierze na siebie skutki ryzyka wystąpienia nieprzewidzanych zdarzeń (jak choćby wspomniane wyżej)?</p>		uwaga ogólna	<p>Sposób przekazywania rekompensaty określać będzie rozporządzenie wydane na podstawie art. 22c ustawy Prawo lotnicze. Dla przedmiotowego rozporządzenia stanowiłoby to przekroczenie delegacji ustawowej w związku z czym zasadnym jest <u>nieuwzględnienie uwagi</u>, przy czym należy wskazać, iż w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 22c ustawy przewiduje się zróżnicowanie sposobów przekazywania rekompensaty - płatna z góry, z dołu, w regularnych transzach. Przewiduje się również możliwość wyliczenia rekompensaty płatnej z dołu lub w regularnych transzach na podstawie kosztów planowanych (z późniejszą weryfikacją po zakończeniu roku obrotowego). Można jednocześnie wskazać, iż co do zasady wysokości opłat lotniskowych i nawigacyjnych nie ulega zmianie w trakcie roku kalendarzowego (który przeważnie pokrywa się z rokiem obrotowym).</p>
----	---------	---	--	--------------	--

23	PAŻP	PAŻP proponuje rozważanie, czy nie należy dodać pkt 5 obejmującego także koszty związane z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej na lotnisku objętym PSO, co pozwoliłoby, zgodnie z art. 197 ust. 8 ustawy Prawo lotnicze na partycypowanie w tych kosztach przez właściwe jednostki samorządu terytorialnego zainteresowane wprowadzeniem obowiązku użyteczności publicznej na danej trasie i będący jego beneficjentem.	par. 3 ust. 1	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Art. 197 ustawy [a w konsekwencji przedmiotowy projekt wypełniający delegację z art. 197 ust. 9 ustawy] dotyczy PSO nakładanego na trasę, nie na lotnisko. Uwaga jest zatem bezprzedmiotowa.
----	------	--	---------------	---