Projekt z dnia 2 czerwca 2014 r.

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU[1)]

z dnia ..... 2014 r.

w sprawie opłat lotniskowych

Na podstawie art. 77j ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393) 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 taryf opłat lotniskowych;
3) tryb zatwierdzania taryfy opłat lotniskowych i tryb jej publikacji.

§ 2. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego może ustalić następujące opłaty lotniskowe za usługi standardowe związane z udostępnieniem i utrzymaniem:

1) obiektów i urządzeń oraz wykonywaniem czynności niezbędnych dla zapewnienia wykonania operacji startu lub lądowania statku powietrznego – opłata startowa lub za lądowanie;
2) miejsc parkingowych – opłata postojowa;
3) budynków dworców pasażerskich oraz znajdujących się w nich urządzeń – opłata pasażerska;
4) wykorzystywanych przy przewozie ładunków (towarów i poczty) budynków dworców towarowych oraz znajdujących się w nich urządzeń – opłata towarowa.

2. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego może, zgodnie z art. 75 ust. 4 ustawy, poza opłatami, o których mowa w ust. 1, ustalić dopłaty do opłat lotniskowych, o których mowa w ust. 1 pkt 1, albo wyodrębnić opłatę hałasową.

3. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego może, poza opłatami, o których mowa w ust. 1, ustalić odrębną opłatę lotniskową za zapewnienie ochrony i kontrolę bezpieczeństwa

---

[1)] Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 27 listopada 2013 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1391).

pasażerów i ich bagażu oraz ładunków (towarów i poczty) oraz odrębną opłatę lotniskową za ochronę statku powietrznego na płycie postojowej.

4. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego może pobierać opłaty lotniskowe za usługi dodatkowe (opłaty dodatkowe), których zakres wykracza poza usługi standardowe określone w ust. 1–3.

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

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

1) zapewniający przejrzystość ustalenia należności z tytułu tych opłat;
2) umożliwiający sprawdzenie przez użytkownika statku powietrznego lub innego eksploatującego statek powietrzny poprawności ustalonej należności z tytułu tych opłat;
3) zapewniający zachowanie zasady niedyskryminacji użytkowników statków powietrznych lub innych eksploatujących statki powietrzne;
4) zapewniający w miarę możliwości stabilność opłat w sezonie rozkładowym;
5) niezniechęcający użytkownika statku powietrznego lub innego eksploatującego statek powietrzny do korzystania z usług i urządzeń zapewniających ochronę i bezpieczeństwo;
6) uwzględniający zarobkowy cel działania zarządzającego lotniskiem użytku publicznego w odniesieniu do opłat, o których mowa w § 2 ust. 1 i 4;
7) uwzględniający koszty usług oraz udostępniania i utrzymania obiektów i urządzeń niezbędnych do wykonania operacji lotniczych oraz obsługi pasażerów i ładunków (towarów i poczty), z zapewnieniem odpowiedniego standardu bezpieczeństwa i jakości obsługi, z wyłączeniem kosztów pokrywanych z innych opłat.

2. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego, z zachowaniem zasad niedyskryminacji użytkowników statków powietrznych lub innych eksploatujących statki powietrzne, jawności i dostępności oraz wymagań, o których mowa w ust. 1, może udzielać zniżek od ustalonych opłat lotniskowych, w szczególności w celu utrzymania lub zwiększenia wielkości ruchu lotniczego, zwiększenia liczby obsługiwanych pasażerów lub ładunków (towarów i poczty), zwiększenia liczby połączeń lotniczych lub częstotliwości połączeń istniejących, pod warunkiem, że nie spowoduje to podwyższenia opłat lotniskowych ponoszonych przez podmioty niekorzystające z tych zniżek.

3. Jeżeli celem udzielanych 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 jest ograniczone w czasie i nie może trwać dłużej niż 5 lat.

4. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego, z zachowaniem wymagań, o których mowa w ust. 1, może modulować wysokość opłat lotniskowych ze względu na interes publiczny lub społeczny, w szczególności ochronę środowiska przed nadmiernym hałasem lub zróżnicowane natężenie ruchu lotniczego. Kryteria stosowane w przypadku takiego modulowania muszą być adekwatne, obiektywne i przejrzyste.

§ 5. 1. Koszty będące podstawą ustalania przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego jednego rodzaju opłat lotniskowych nie mogą równocześnie stanowić podstawy ustalania innego rodzaju opłat lotniskowych lub dopłat, ani opłat za inne usługi związane z działalnością lotniska.

2. Opłaty lotniskowe na lotniskach użytku publicznego ustala się na podstawie planowanej wartości kosztów, odpowiadających kategoriom kosztów księgowych, określonych w planie gospodarczym na rok, w którym te opłaty mają wejść w życie, z uwzględnieniem § 6 ust. 2 i 8 oraz z zastrzeżeniem § 6 ust. 7.

3. W przypadku gdy zarządzający lotniskiem użytku publicznego nie posiada planu gospodarczego, podstawę ustalania wysokości opłat lotniskowych stanowią koszty poniesione w roku sprawozdawczym poprzedzającym rok, w którym opłaty lotniskowe są wprowadzane. Dla lotnisk nowopowstałych lub lotnisk użytku publicznego przekształconych z dotychczasowych lotnisk użytku wyłącznego podstawę ustalania wysokości opłat lotniskowych stanowią koszty prognozowane przez zarządzającego lotniskiem

4. Koszty prognozowane albo poniesione przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego, które odpowiednio będą pokryte albo zostały pokryte z bezzwrotnych środków publicznych, nie mogą stanowić podstawy ustalania opłat lotniskowych.

5. Jeżeli opłaty lotniskowe zostały skalkulowane zgodnie z ust. 2 i uwzględniały otrzymanie bezzwrotnych środków publicznych pomniejszających podstawę kalkulacji opłat, zgodnie z ust. 4, a zarządzający lotniskiem użytku publicznego nie uzyskał tych środków, dopuszcza się zastosowanie mechanizmu wyrównawczego, polegającego na zmianie podstawy kalkulacji opłat o wysokość nieotrzymanych środków nie później niż w drugim roku następującym po roku, w którym powstała ta różnica.

§ 6. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego uwzględnia w opłatach lotniskowych ponoszone przez siebie koszty świadczenia usług, za które są pobierane opłaty, w szczególności:

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

2. Przy ustalaniu wysokości opłat lotniskowych zarządzający lotniskiem użytku publicznego może uwzględnić koszt kapitału własnego albo uzasadnioną marżę zysku, z zastrzeżeniem ust. 3. Koszt kapitału własnego ustala się z uwzględnieniem składnika wolnego od ryzyka, skalkulowanego w oparciu o oprocentowanie nie wyższe niż średnioważone oprocentowanie papierów dłużnych emitowanych przez Skarb Państwa występujące na koniec każdego miesiąca w okresie 12 miesięcy przed rozpoczęciem konsultacji projektu opłat oraz odpowiadającej ryzyku prowadzonej działalności premii za ryzyko.

3. W przypadku opłat lotniskowych, o których mowa w § 2 ust. 2 i 3, zarządzający lotniskiem użytku publicznego może uwzględnić koszt kapitału własnego, skalkulowanego z wyłączeniem premii za ryzyko. Przy ustalaniu tych opłat nie uwzględnia się uzasadnionej marży zysku.

4. Przepisy ust. 3 stosuje się odpowiednio do dopłaty, o której mowa w § 2 ust. 2, oraz do części opłat lotniskowych, o których mowa w § 2 ust. 1, związanych z zapewnieniem ochrony i kontroli bezpieczeństwa pasażerów i ich bagażu oraz ładunków (towarów i poczty) oraz z ochroną statku powietrznego na płycie postojowej, jeżeli nie stanowią one odrębnych opłat lotniskowych, a koszty związane z zapewnieniem tej ochrony są wliczane w podstawę kosztową opłat lotniskowych, o których mowa w § 2 ust. 1.

5. Koszt kapitału własnego, o którym mowa w ust. 2 i 3, dla danego roku kalkuluje się w odniesieniu do średniej księgowej wartości netto składników majątkowych, z początku i końca tego roku, wykorzystywanych przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego do świadczenia usług, za które jest pobierana opłata.

6. Opłaty lotniskowe ustala się na podstawie ewidencji księgowej lub pozaksięgowej i podziału kosztów, o których mowa w ust. 1, na poszczególne rodzaje usług, za które są pobierane opłaty lotniskowe, oraz na pozostałą działalność. Podział kosztów pośrednich jest dokonywany przy wykorzystaniu jasno określonych współczynników, tak aby uniknąć

nadmiernego obciążania tymi kosztami działalności, z tytułu której są pobierane opłaty lotniskowe.

7. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego, mając na uwadze zapewnienie konkurencyjności lotniska, może ustalić opłatę lotniskową poniżej kosztów, o których mowa w § 5 ust. 2 albo 3.

8. Przy ustalaniu wysokości opłat lotniskowych, o których mowa w § 2, zarządzający lotniskiem użytku publicznego może uwzględnić konieczność zgromadzenia środków własnych na finansowanie długoterminowych przedsięwzięć inwestycyjnych o dużej skali, po uwzględnieniu możliwych przychodów z działalności pozalotniczej.

§ 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 statku powietrznego w zakresie hałasu lub w innym dokumencie uznanym przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego może ustalić stałą opłatę startową lub za lądowanie.

3. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego może ustalić:

1) opłatę startową, która obejmuje również lądowanie statku powietrznego;
2) opłatę za lądowanie, która obejmuje również start statku powietrznego;
3) odrębną opłatę startową oraz opłatę za lądowanie statku powietrznego.

4. Przy określaniu kosztów bezpośrednich stanowiących podstawę ustalania opłaty startowej lub za lądowanie uwzględnia się uzasadnione koszty utrzymania części lotniczej lotniska ponoszone przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego, z wyłączeniem kosztów utrzymania budynku dworca lotniczego oraz kosztów stanowiących podstawy do ustalenia opłat, o których mowa w art. 130 ustawy, 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 są pobierane opłaty;
2) zabezpieczenia pola wzlotów i pola manewrowego statków powietrznych obejmującego w szczególności ich utrzymanie, ogrodzenie, meliorację, oświetlenie, konserwację;
3) ochrony i zapewnienia bezpieczeństwa statku powietrznego w trakcie wykonywania operacji startu i lądowania;

4) funkcjonowania lotniskowych służb ruchu lotniczego, służb i systemów zabezpieczających te służby, innych systemów i urządzeń zapewniających bezpieczeństwo operacji lotniczych;
5) utrzymania i zabezpieczenia oświetlenia płyty lotniska i płyt postojowych oraz ich udostępnienia dla statków powietrznych na czas niezbędny do wykonania czynności serwisowych i ładunkowych – w części nieobjętej opłatą postojową;
6) 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;
7) oświetlenia w nocy i podczas złej widoczności dróg startowych i dróg kołowania oraz udostępnienia wzrokowych i radiowych urządzeń podejścia do lądowania;
8) ochrony środowiska przed hałasem, jeśli nie stanowią podstawy do ustalania dopłaty lub opłaty, o których mowa w § 2 ust. 2;
9) zapewnienia lotniskowej osłony meteorologicznej.

§ 8. 1. Opłatę postojową na lotniskach użytku publicznego ustala się w odniesieniu do maksymalnej masy startowej (MTOM) lub zajmowanej przez statek powietrzny powierzchni płyty postojowej oraz czasu postoju tego statku na płycie postojowej.

2. Czasem postoju statku powietrznego jest czas od momentu zatrzymania się statku powietrznego na płycie postojowej po kołowaniu po lądowaniu lub po holowaniu, do rozpoczęcia kołowania lub odholowania do startu lub poza płytę postojową. Czasem postoju może być także czas od momentu lądowania do momentu startu statku powietrznego, jeżeli nie wlicza się go w podstawę kosztową opłaty za start lub lądowanie statku powietrznego.

3. Przy określaniu kosztów bezpośrednich stanowiących podstawę do ustalania opłaty postojowej uwzględnia się uzasadnione koszty utrzymania płyty postojowej lotniska, a w szczególności koszty:
1) utrzymywania płyty postojowej;
2) zapewnienia wymaganych prawem służb zarządzania płytą postojową;
3) utrzymania i zabezpieczenia oświetlenia płyty postojowej dla statków powietrznych i jej udostępnienia na czas niezbędny do wykonania czynności serwisowych i ładunkowych – w części nieobjętej opłatą startową lub za lądowanie;
4) ochrony parkujących statków powietrznych, chyba że koszty te stanowią podstawę do ustalania opłaty, o której mowa w § 2 ust. 3.

4. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego może określić czas, za który nie pobiera się opłaty postojowej. W przypadku określenia długości czasu, za który nie pobiera się opłaty postojowej na danym lotnisku, długość tego czasu jest określona w taryfie opłat lotniskowych ustalonej zgodnie z art. 77b ustawy albo zatwierdzonej zgodnie z art. 77d ustawy. Koszty utrzymania płyty postojowej ponoszone przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego w związku z postojem statku powietrznego w czasie, za który nie pobiera się opłaty postojowej nie mogą stanowić podstawy ustalenia innych opłat lotniskowych lub prowadzić do podwyższenia opłaty postojowej za czas, w którym jest ona pobierana.

5. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego może uwzględnić koszt postoju statku powietrznego w hangarze w opłacie postojowej albo wyodrębnić opłatę hangarową za postój statku powietrznego w hangarze.

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.

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

1) udostępnianiem pasażerom budynku dworca pasażerskiego 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 koszty te stanowią podstawę do ustalania opłaty lotniskowej, o której mowa w § 2 ust. 3.

2. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego może ustalić opłatę pasażerską pobieraną z tytułu obsługi pasażera:

1) przylatującego;
2) odlatującego;
3) tranzytowego.

3. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego może w ramach jednej opłaty pasażerskiej łączyć pobieranie tej opłaty z tytułów, o których mowa w ust. 2.

§ 10. Opłatę towarową na lotniskach użytku publicznego ustala się z uwzględnieniem ponoszonych przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego uzasadnionych kosztów

utrzymania infrastruktury służącej obsłudze ładunków (towarów i poczty), a w szczególności kosztów związanych z:

1) udostępnieniem i utrzymaniem dworców towarowych wraz z niezbędnym wyposażeniem;
2) zapewnianiem ochrony i kontroli bezpieczeństwa ładunków (towarów i poczty), chyba że koszty te stanowią podstawę do ustalania opłaty lotniskowej, o której mowa w § 2 ust. 3.

§ 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. 4 pkt 8, z uwzględnieniem § 6 ust. 3. Koszty te ustala się na podstawie prowadzonej przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego ewidencji księgowej lub pozaksięgowej pozwalającej na określenie wysokości kosztów związanych z zapewnieniem ochrony środowiska przed nadmiernym hałasem.

2. Wysokość opłaty hałasowej albo dopłaty, o której mowa w § 2 ust. 2, ustala się w zależności od poziomu hałasu wytwarzanego przez statek powietrzny. Opłata ta powinna być w miarę możliwości powiązana z opłatą za lądowanie i nie powinna być ustanowiona na poziomie zaporowym dla operacji niektórych typów statków powietrznych.

§ 12. 1. Opłaty lotniskowe, o których mowa w § 2 ust. 3, na lotniskach użytku publicznego ustala się wyłącznie w oparciu o koszty zapewnienia ochrony i kontroli bezpieczeństwa pasażerów i ich bagażu lub ładunków (towarów i poczty) lub koszty ochrony parkujących statków powietrznych, w tym koszty infrastruktury i systemów służących kontroli bezpieczeństwa, personelu zapewniającego ochronę w tym zakresie, w tym także koszty szkolenia tego personelu.

2. Opłaty lotniskowe, o których mowa w § 2 ust. 3, nie mogą, z uwzględnieniem § 6 ust. 3, przewyższać kosztów, o których mowa w ust. 1.

3. Koszty, o których mowa w ust 1, ustala się na podstawie prowadzonej przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego ewidencji księgowej lub pozaksięgowej, pozwalającej na określenie wysokości kosztów związanych z zapewnieniem ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym.

4. W przypadku wystąpienia różnicy między przychodami z tytułu opłat lotniskowych, o których mowa w § 2 ust. 3, a kosztami rzeczywiście poniesionymi w związku z zapewnianiem ochrony, o której mowa w ust. 1, stosowany jest mechanizm wyrównawczy

polegający na odpowiedniej zmianie tych opłat o wysokość różnicy, nie później niż w drugim roku następującym po roku, w którym powstała ta różnica.

5. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego w przypadku pobierania opłat lotniskowych, o których mowa w § 2 ust. 3, dokonuje weryfikacji kosztów będących podstawą do ustalenia tych opłat nie później niż w ciągu 7 miesięcy od dnia zakończenia roku obrotowego, w którym poniesione zostały te koszty i w przypadku wystąpienia różnicy, o której mowa w ust. 4, rozpoczyna proces konsultacji zmiany wysokości opłat lotniskowych.

§ 13. 1. Przewoźnicy lotniczy, o których mowa w art. 77 ust. 1 ustawy, na żądanie zarządzającego lotniskiem użytku publicznego przekazane przed przeprowadzeniem konsultacji, o których mowa w art. 77 ust. 1 ustawy, zwanych dalej „konsultacjami" oraz konsultacji, o których mowa w art. 77c ust. 1 ustawy, zwanych dalej „corocznymi konsultacjami", w terminie określonym przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego, nie krótszym niż 14 dni od dnia wystąpienia z żądaniem, przekazują informacje:

1) na temat prognozy ruchu lotniczego danego przewoźnika lotniczego do i z danego lotniska, w tym liczby pasażerów lub tonażu ładunków (towarów i poczty) i operacji ruchu pasażerskiego lub towarowego, na okres co najmniej 2 lat następujących po roku, w którym są prowadzone konsultacje;
2) dotyczące planowanej siatki połączeń do i z danego lotniska, zmiany w liczbie i typach użytkowanych statków powietrznych (strukturze floty wykorzystywanej w wykonywaniu operacji do i z danego lotniska) w okresie co najmniej roku kalendarzowego następującego po roku, w którym są prowadzone 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 z infrastrukturą służącą parkowaniu statków powietrznych.

2. Przewoźnik lotniczy, którego w ramach konsultacji lub corocznych konsultacji reprezentuje inny podmiot, wraz z informacjami, o których mowa w ust. 1, przedstawia stosowną informację zarządzającemu lotniskiem użytku publicznego.

§ 14. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego, o którym mowa w art. 77b ust. 1 ustawy, rozpoczyna przeprowadzanie konsultacji nie później niż na 1 miesiąc przed przewidywanym dniem przedstawienia taryfy opłat lotniskowych do wiadomości Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanemu dalej „Prezesem Urzędu".

2. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego, o którym mowa w art. 77c ust. 1 ustawy, rozpoczyna przeprowadzanie konsultacji nie później niż na 1 miesiąc przed przewidywanym dniem przedstawienia taryfy opłat lotniskowych do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu.

3. Przewoźnicy lotniczy stale korzystający z lotniska lub podmioty ich reprezentujące, w szczególności działający na danym lotnisku komitet przewoźników lotniczych lub stowarzyszenia przewoźników lotniczych przekazują opinie, o których mowa w art. 77 ust. 3 ustawy, w terminie określonym przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego, nie krótszym niż 14 dni od dnia wystąpienia o opinię. Nieprzedstawienie opinii do konsultowanej taryfy opłat lotniskowych w terminie określonym przez zarządzającego jest równoznaczne z akceptacją konsultowanej taryfy.

4. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego, w ramach konsultacji oraz corocznych konsultacji, może zorganizować spotkanie z podmiotami, o których mowa w art. 77 ust. 1 ustawy, zwanymi dalej „użytkownikami lotniska".

5. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego, w ramach konsultacji oraz corocznych konsultacji, organizuje spotkanie z użytkownikami lotniska, na ich wniosek.

6. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego przeprowadza konsultacje z użytkownikami lotniska, którzy nie brali udziału w spotkaniu, o którym mowa w ust. 4 lub 5, w formie pisemnej.

7. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego sporządza sprawozdanie ze spotkania, o którym mowa w ust. 4 lub 5, zawierające w szczególności zgłoszone w trakcie spotkania uwagi wraz z odniesieniem się zarządzającego lotniskiem do tych uwag. W sprawozdaniu nie umieszcza się informacji, które 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.[2)]). Kopia sprawozdania jest przekazywana użytkownikom lotniska uczestniczącym w spotkaniu, o którym mowa w ust. 4 lub 5, oraz użytkownikom lotniska, którzy nie brali udziału w tym spotkaniu.

§ 15. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego, o którym mowa w art. 77c ust. 1 ustawy, w ramach konsultacji oraz corocznych konsultacji przedstawia informacje na temat podstaw przyjętych do określenia systemu i wysokości wszystkich opłat lotniskowych na danym lotnisku. Informacje te obejmują w szczególności:

[2)] 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.

1) wykaz usług i elementów infrastruktury udostępnianych w zamian za pobierane opłaty lotniskowe;
2) metodę ustalania opłat lotniskowych;
3) proponowaną datę wejścia w życie opłat lotniskowych;
4) ogólną strukturę kosztów, które stanowią podstawę do ustalenia opłat lotniskowych zgodnie z § 5, w odniesieniu do obiektów i urządzeń oraz usług, których dotyczą opłaty lotniskowe;
5) wysokość przychodów osiąganych z tytułu poszczególnych opłat lotniskowych i całkowite koszty poszczególnych usług objętych opłatami lotniskowymi, poniesione w roku obrotowym poprzedzającym rok, w którym są prowadzone konsultacje, oraz koszty prognozowane w odniesieniu do roku, w którym są prowadzone konsultacje, oraz do roku, w którym nowe opłaty mają wejść w życie;
6) wysokość bezzwrotnych środków publicznych, z których sfinansowano albo planuje się sfinansować koszty udostępniania i utrzymania obiektów i urządzeń oraz usług, których dotyczą opłaty lotniskowe;
7) prognozy wysokości opłat lotniskowych, prognozy dotyczące ruchu lotniczego ze wskazaniem kierunku zmian oraz planowanych na lotnisku użytku publicznego inwestycji w roku, w którym są prowadzone konsultacje oraz 2 lata następne;
8) faktyczny stopień wykorzystania infrastruktury i urządzeń lotniska w roku, w którym są prowadzone konsultacje;
9) przewidywany wpływ głównych planowanych na lotnisku użytku publicznego inwestycji na przepustowość tego lotniska.

2. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego, o którym mowa w art. 77b ustawy, w ramach konsultacji przedstawia informacje na temat podstaw przyjętych do określenia systemu i wysokości wszystkich opłat lotniskowych, w szczególności informacje, o których mowa w ust. 1 pkt 1–5. W przypadku zmiany taryfy opłat lotniskowych zarządzający lotniskiem użytku publicznego, o którym mowa w art. 77b ustawy, przedstawia dodatkowo uzasadnienie poszczególnych zmienianych postanowień taryfy.

3. W przypadku zamiaru skorzystania przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego z możliwości, o której mowa w § 6 ust. 8, zarządzający lotniskiem użytku publicznego konsultuje także podjęcie decyzji o uwzględnieniu w wysokości opłat lotniskowych konieczności zgromadzenia środków własnych na finansowanie długoterminowych przedsięwzięć inwestycyjnych o dużej skali.

§ 16. Do ustalenia opłat lotniskowych pobieranych w ramach wspólnego systemu opłat lotniskowych, o którym mowa w art. 77a ust. 1 ustawy, stosuje się odpowiednio:

1) przepisy § 14 ust. 1 i 3–5 – w przypadku gdy każde z lotnisk objętych tym systemem obsługuje w ciągu roku nie więcej niż 5 000 000 pasażerów i żadne z tych lotnisk nie obsługuje największej liczby pasażerów spośród lotnisk użytku publicznego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo
2) przepisy § 13, § 14 ust. 2–5 oraz § 15 w stosunku do każdego z lotnisk planowanych do objęcia wspólnym systemem opłat – w przypadku gdy co najmniej jedno z lotnisk objętych tym systemem obsługuje w ciągu roku więcej niż 5 000 000 pasażerów albo jedno z tych lotnisk obsługuje największą liczbę pasażerów spośród lotnisk użytku publicznego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

§ 17. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego, o którym mowa w art. 77c ust. 1 ustawy, przedstawia Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia taryfę opłat lotniskowych albo zmianę taryfy opłat lotniskowych, wraz z uzasadnieniem zawierającym w szczególności:

1) określenie proponowanego terminu wejścia w życie taryfy opłat lotniskowych;
2) zakres i warunki świadczenia usług standardowych i dodatkowych;
3) opis aktualnej sytuacji finansowej zarządzającego lotniskiem użytku publicznego, wraz z opisem wpływu zmiany taryfy opłat lotniskowych na tę sytuację;
4) uzasadnienie dla modulowania opłat lotniskowych, o którym mowa w § 4 ust. 4, jeżeli taryfa opłat lotniskowych zawiera takie modulowanie;
5) opis i uzasadnienie dla proponowanych zniżek od opłat lotniskowych, w szczególności określenie spodziewanych rezultatów tych zniżek dla ruchu do i z danego lotniska, wraz z informacją o źródłach finansowania przychodów utraconych w związku z funkcjonowaniem systemu zniżek;
6) dokumentację z przeprowadzonych konsultacji, w szczególności dokumentację potwierdzającą dotrzymanie przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego terminu, o którym mowa w § 14 ust. 2, oraz zestawienie uwag merytorycznych zgłoszonych przez użytkowników lotniska;
7) uzasadnienie proponowanych zmian w taryfie opłat lotniskowych, w szczególności okoliczności wpływające na konieczność zmiany opłat lotniskowych oraz uzasadnienie dla proponowanej wysokości opłat lotniskowych;

8) informację o dofinansowaniu z bezzwrotnych środków publicznych kosztów, które mają być poniesione w związku z eksploatacją obiektów i urządzeń oraz usług, których dotyczą opłaty lotniskowe;
9) uzasadnienie konieczności uwzględnienia w opłatach lotniskowych zgromadzenia środków własnych na finansowanie długoterminowych przedsięwzięć inwestycyjnych o dużej skali w przypadku skorzystania przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego z możliwości, o której mowa w § 6 ust. 8.

2. Prezes Urzędu może żądać od zarządzającego lotniskiem użytku publicznego, o którym mowa w art. 77c ust. 1 ustawy, przedstawienia dodatkowych informacji dotyczących wprowadzanych albo zmienianych opłat lotniskowych poświadczających spełnienie wymagań rozporządzenia, w szczególności:
1) kalkulacji kosztów stanowiących podstawę ustalenia poszczególnych opłat lotniskowych;
2) planu gospodarczego, o którym mowa w § 5 ust. 2;
3) sprawozdania finansowego za rok obrotowy poprzedzający rok, w którym są wprowadzane opłaty – w przypadku, o którym mowa w § 5 ust. 3;
4) kopii opinii użytkowników lotniska;
5) uzasadnienia nieuwzględnienia przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego opinii, o której mowa w art. 77 ust. 4 ustawy.

3. W przypadku zmiany taryfy opłat lotniskowych, uzasadnienie, o którym mowa w ust. 1, powinno dotyczyć poszczególnych zmienianych postanowień taryfy.

4. Przepisów ust. 1 pkt 6 oraz ust. 2 pkt 2, 4 i 5 nie stosuje się do zarządzającego lotniskiem użytku publicznego, o którym mowa w art. 54 ust. 2a ustawy.

§ 18. 1. Opłaty lotniskowe na lotniskach użytku wyłącznego mogą być zróżnicowane wyłącznie w sposób niepowodujący dyskryminacji użytkowników i zapewniający zachowanie zasad uczciwej konkurencji, w szczególności 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 użytkowników, 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. Zarządzający lotniskiem użytku wyłącznego podaje w sposób zwyczajowo przyjęty na danym lotnisku do wiadomości użytkowników, o których mowa w art. 54 ust. 3 ustawy, taryfę opłat lotniskowych, wraz z warunkami stosowania zniżek, przynajmniej na miesiąc przed ich wejściem w życie.

4. Do opłat lotniskowych na lotniskach użytku wyłącznego stosuje się przepis § 3 ust. 2.

§ 19. 1. Prezes Urzędu publikuje taryfę opłat lotniskowych, która weszła w życie zgodnie z trybem określonym w art. 77b albo art. 77d ustawy, w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego nie później niż w terminie 7 dni od dnia jej wejścia w życie.

2. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego przekazuje do instytucji zapewniającej służby informacji lotniczej kopię decyzji Prezesa Urzędu o zatwierdzeniu taryfy opłat lotniskowych albo taryfę opłat lotniskowych, w odniesieniu, do której Prezes Urzędu nie nakazał zmiany, celem ich publikacji w Zbiorze Informacji Lotniczych (AIP Polska) wchodzącym w skład Zintegrowanego Pakietu Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 121 ust. 3 ustawy, niezwłocznie po jej otrzymaniu lub po upływie terminu, o którym mowa w art. 77b ust. 2 lub 3 ustawy, wraz z innymi informacjami niewymagającymi zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu, a istotnymi z punktu widzenia publikacji w AIP Polska.

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

4. Taryfa opłat lotniskowych wraz z zakresem i warunkami jej stosowania oraz świadczenia usług związanych z tą taryfą jest podawana do publicznej wiadomości 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.

§ 20. Do wniosków o zatwierdzenie taryfy opłat lotniskowych lub do taryf opłat lotniskowych przedstawionych do wiadomości Prezesa Urzędu, złożonych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe.

§ 21. Opłaty lotniskowe na lotniskach użytku publicznego zatwierdzone przed dniem wejścia w życie rozporządzenia 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 art. 77b albo art. 77c ustawy.

§ 22. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.[3)]

MINISTER

INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

Za zgodność pod względem prawnym, legislacyjnym i redakcyjnym
Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego
Anna Kubik

[3)] Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 23 stycznia 2013 r. w sprawie opłat lotniskowych (Dz. U. poz. 114), które na podstawie art. 3 ustawy z dnia 7 grudnia 2012 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze (Dz. U. poz. 134) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

UZASADNIENIE

Przedmiotowe rozporządzenie stanowi wykonanie art. 77j ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (zwanej dalej „ustawą"). Rozporządzenie określa szczegółowe warunki, sposób i tryb prowadzenia konsultacji, o których mowa w art. 77 ust. 1 i art. 77c ustawy, w tym zakres przedstawianych informacji, szczegółowe wymagania dotyczące ustalania taryf opłat lotniskowych oraz tryb zatwierdzania taryfy opłat lotniskowych i tryb jej publikacji.

Przedmiotowe rozporządzenie zastąpi dotychczasowe rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 23 stycznia 2013 r. w sprawie opłat lotniskowych (Dz. U. poz. 114).

Celem wydania rozporządzenia jest wypełnienie delegacji ustawowej. W znacznym stopniu przepisy niniejszego rozporządzenia są analogiczne do przepisów rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 23 stycznia 2013 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. Przepisy niniejszego rozporządzenia dokonują wdrożenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych w zakresie szczegółowych uregulowań dotyczących prowadzenia konsultacji opłat.

Przepisy § 2–12 oraz częściowo 15 odpowiadają aktualnym regulacjom rozporządzenia w sprawie opłat lotniskowych, opublikowanego w dniu 24 stycznia 2013 r. Przepisy te precyzują sposób ustalania opłat lotniskowych, w tym przedstawiają sposób ustalania poszczególnych opłat standardowych (opłaty za start lub lądowanie statku powietrznego, opłaty postojowej, opłaty pasażerskiej, opłaty towarowej, dopłaty do opłat lotniskowych lub opłaty hałasowej, opłaty za zapewnienie ochrony i kontrolę bezpieczeństwa pasażerów i ich bagażu oraz ładunku, a także opłaty za ochronę statku powietrznego na płycie postojowej) oraz wskazują na koszty, które stanowią podstawę do ustalenia wysokości opłat lotniskowych.

Przepisy projektowanego rozporządzenia określają zasady ustalania opłat lotniskowych w powiązaniu z kosztami świadczenia usług lotniskowych oraz kosztami udostępniania

infrastruktury, ale także umożliwiają zarządzającemu lotniskiem ustalenie opłat lotniskowych poniżej kosztów (§ 6 ust. 7). Taki przepis, funkcjonujący już obecnie w rozporządzeniu z dnia 23 stycznia 2013 r., umożliwia większą elastyczność ustalania opłat lotniskowych w odpowiedzi na potrzeby przewoźników lotniczych oraz skuteczniejsze konkurowanie zarządzających lotniskami o przewoźników. Podejmując decyzję o ustaleniu opłat lotniskowych poniżej kosztów, zarządzający lotniskiem może działać jak inwestor prywatny, mając na uwadze długoterminową perspektywę wyników swojej działalności. Ustalenie opłaty lotniskowej poniżej kosztów powinno stymulować wzrost ruchu lotniczego na lotnisku, co z kolei powinno wpływać na wzrost przychodów z opłat lotniskowych, ale także z działalności poza lotniczej (przychody z wynajmu lokali i powierzchni w terminalu, parkingi, hotele itp.), a tym samym w dłuższej perspektywie przyczynić się do lepszych wyników finansowych lotniska. Jednocześnie należy podkreślić, że działalność poza lotnicza zarządzającego lotniskiem, co do zasady może finansować działalność podstawową związaną z udostępnianiem infrastruktury lotniska w zamian za pobierane opłaty oraz rekompensować straty poniesione z tytułu tej działalności.

Ponadto należy wskazać, że zarządzający lotniskami są niezależnymi i samofinansującymi się przedsiębiorstwami, którzy prowadza działalność w formie spółek prawa handlowego i funkcjonują zgodnie z kodeksem spółek handlowych. W związku z tym wszelkie decyzje gospodarcze nie mogą być podejmowane na szkodę spółki w rozumieniu ksh, a to powoduje, że w długim terminie takie działania muszą bilansować działalność zarządzających lotniskami.

Jednocześnie taki zapis nie stanowi podstawy do przyznawania zarządzającemu lotniskiem pomocy operacyjnej z tytułu pokrycia różnicy kosztów i przychodów z działalności podstawowej.

Poniżej przedstawiono szczegółowe uzasadnienie dla pozostałych proponowanych przepisów rozporządzenia:

1) § 13: przepis ten określa zbiór informacji, jakie powinny być przedłożone przez przewoźników lotniczych zarządzającemu lotniskiem;
2) § 14: przepis ten precyzuje termin rozpoczęcia prowadzenia konsultacji, o których mowa w art. 77 ust. 1 ustawy (1 miesiąc przed planowanym przedstawieniem taryfy opłat lotniskowych do zatwierdzenia lub do wiadomości Prezesowi Urzędu). Dodany został również przepis stanowiący, iż konsultacje mogą odbywać się w formie spotkania (na

życzenie zarządzającego lotniskiem lub na żądanie przewoźnika lotniczego) po uzgodnieniu terminu z zainteresowanymi podmiotami, o których mowa w art. 77 ust. 1 ustawy. Wskazano także na konieczność przeprowadzenia konsultacji w formie pisemnej z podmiotami, które nie mogły wziąć udziału w spotkaniu konsultacyjnym. Wskazano także na konieczność przeprowadzenia konsultacji w formie pisemnej z podmiotami, które nie mogły wziąć udziału w spotkaniu konsultacyjnym. Wskazano także na obowiązek sporządzenia przez zarządzającego sprawozdania ze spotkania konsultacyjnego – jeśli takie się odbyło oraz przekazania go zainteresowanym stronom;

3) § 15: ust. 1 określa minimalny zakres informacji, jakie muszą zostać przedłożone przez zarządzającego lotniskiem obsługującym rocznie ponad 5 mln pasażerów do konsultacji przewoźnikom lotniczym. W ust. 2 tego paragrafu wskazano natomiast minimalny zakres informacji, jakie powinien w trakcie konsultacji przedstawić zarządzający obsługujący w ciągu roku nie więcej niż 5 mln pasażerów;

4) § 16: przepis określa, jakie przepisy rozporządzenia stosuje się w przypadku ustanowienia wspólnego systemu opłat lotniskowych – precyzuje sposób konsultacji opłat lotniskowych w takim przypadku;

5) § 17: przepis określa zakres uzasadnienia, jakie ma być przedstawione Prezesowi Urzędu przez zarządzającego lotniskiem wraz z taryfą opłat lotniskowych do zatwierdzenia, które niezbędne jest do weryfikacji i analizy wysokości wnioskowanych opłat. Przepis określa zbiór dokumentów obligatoryjnie dołączanych do wniosku, jak również zakres informacji, jakich Prezes Urzędu – w trakcie weryfikacji taryfy – może żądać od zarządzającego. Ponieważ zgodnie z ustawą zatwierdzeniu Prezesa Urzędu podlegają jedynie opłaty lotniskowe na lotniskach, o których mowa w art. 77c ustawy, przepis niniejszego paragrafu również odnosi się jedynie do zarządzających tymi lotniskami. Wskazano także, że przepis ten stosuje się odpowiednio także do zmiany poszczególnych zapisów taryfy, a nie całej taryfy;

6) § 18: przepisy tego paragrafu określają szczegółowy tryb publikacji taryfy opłat lotniskowych.

Przepisy przejściowe określone zostały w § 19 i 20.

Zgodnie z § 22 projektu rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projektowana regulacja jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w

przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych oraz nie wymaga przestawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu.

Projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

Wpływ na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego – wprowadzenie niniejszego rozporządzenia nie powoduje skutków finansowych dla budżetu państwa ani budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

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 ma wpływ na zarządzających lotniskami, jak również przewoźników lotniczych. Wpływ na zarządzających lotniskami użytku publicznego wynika z doprecyzowania kwestii prowadzenia konsultacji taryfy opłat lotniskowych, z podmiotami, o których mowa w art. 77 ust. 1 ustawy - Prawo lotnicze, w tym konsultacji prowadzonych przez zarządzającego lotniskiem obsługującym w ciągu roku powyżej 5 mln pasażerów. Względem obecnie obowiązującego rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 23 stycznia 2013 r. w sprawie opłat lotniskowych przepis dotyczący dokumentów/informacji, które obowiązany jest przekazać zarządzający lotniskiem oraz przewoźnik lotniczy w ramach konsultacji ograniczony został, zgodnie z art. 7 ww. dyrektywy 2009/12/WE do zarządzających lotniskami obsługującymi rocznie powyżej 5 mln pasażerów. W odniesieniu do mniejszych lotnisk znacznie ograniczono wymagany zakres informacyjny, tym samym upraszczając procedurę ustalania opłat na lotniskach na lotniskach, do których nie mają zastosowania przepisy ww. dyrektywy i w efekcie zmniejszając ewentualne koszty administracyjne tych zarządzających lotniskami, jak i przewoźników lotniczych stale korzystających z tych lotnisk.

Mając na uwadze fakt, iż opłaty lotniskowe ustalane są na podstawie kosztów i w drodze konsultacji z przewoźnikami lotniczymi (zarówno w przypadku lotnisk obsługujących rocznie powyżej 5 mln. pasażerów jak i tym obsługujących nie więcej niż 5 mln. pasażerów), 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.

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

Wpływ na rynek pracy – regulacja nie wpłynie na rynek pracy.

Konsultacje społeczne – projekt rozporządzenia był konsultowany ze środowiskiem lotniczym i organizacjami społecznymi. W ramach tych konsultacji projekt został w dniu 13 sierpnia 2013 r. przekazany następującym podmiotom:

1. Ad Astra Executive Charter sp. z o. o.;
2. Aeroklub Polski;
3. Bingo Airways 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. Helicopter.Pl S.A.;
11. Ibex – U.L. sp. z o.o.;
12. Lotnicze Przedsiębiorstwo Usługowe „Heliseco" sp. z o.o.;
13. Polskie Linie Lotnicze LOT S. A.;
14. Salt Aviation sp. z o.o.;
15. Sky Taxi sp. z o.o.;
16. Small Planet Airlines sp. z o.o.;
17. Sprint Air S.A.;
18. Sprint Air Cargo sp. z o. o.;
19. SPZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe;
20. Travel Service Polska sp. z o.o.;
21. HiFlyer Polska Sp. z o.o.;
22. IATA Polska;
23. BARIP;
24. Krajowe Towarzystwo Lotnicze AOPA POLAND;
25. Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze";
26. Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.;

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

W ramach przeprowadzanych konsultacji uwagi zgłosiły następujące podmioty:

1. Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków –Balice sp. z o.o.,

2. Enter Air sp. z o.o.,
3. Port Lotniczy Gdańsk sp. z o.o.,
4. Port Lotniczy Lublin sp. z o.o.,
5. Port Lotniczy Poznań – Ławica sp. z o.o.,
6. Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze",
7. Związek Regionalnych Portów Lotniczych,
8. Polskie Linie Lotnicze LOT S. A.

W załączonym pliku znajduje się szczegółowe zestawienie wszystkich uwag zgłoszonych w toku konsultacji społecznych. Zasadne uwagi podmiotów zostały uwzględnione w treści projektowanego rozporządzenia. Odniesienie się do uwag nieuwzględnionych znajduje się z załączonym do zestawieniu.

l.p.	Podmiot zgłaszający uwagę	Nr uwagi podmiotu	Uwaga	Przepis projektu będący przedmiotem uwagi	Propozycja zmiany zapisu	Odniesienie projektodawcy do uwagi
1.	PL Kraków	1	Proszę o potwierdzenie czy w § 7 ust. 1 chodzi o zwyczajowo podawane MTOW (Maximum Take-Off Weight)	§ 7ust. 1	brak	**uwaga wyjaśniona –** tak, należy uznać, iż na potrzeby niniejszych regulacji dotyczących ustalania opłat lotniskowych pojęcia MTOW i MTOM są równoważne i oznaczają maksymalną masę statku powietrznego dopuszczalną do startu, podaną w oficjalnym dokumencie potwierdzonym przez właściwe władze lotnicze państwa, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany, przy czym w oparciu o aktualny stan prawny prawidłowym pojęciem, jakie powinno być używane, jest MTOM.
2.	PL Kraków	2	Dodatkowo proszę o informację czy powyższa treść "podanej w świadectwie zdatności do lotu" ma na myśli "Świadectwo zdatności w zakresie hałasu tzw. Certyfikaty hałasowe" gdzie znajdujemy MTOM (Maksimum Take-Off Mass), oraz czy poprzez zapis "dokumencie równoważnym" możemy uznać przesyłane przez kontrahenta (linię lotniczą) zestawienie floty, w którym znajduje się MTOM?	§ 7ust. 1	brak	**uwaga uwzględniona** - w projekcie rozporządzenia zastąpiono wyrażenie „świadectwo zdatności do lotu", wyrażeniem "świadectwie zdatności w zakresie hałasu" , a także dodano przepis wskazujący, iż to zarządzający lotniskiem decyduje jaki równoważny dokument uzna za wystarczający dla potwierdzenia MTOM (patrz także uwaga w pkt 3 niżej).
3.	PL Kraków	3	Po przeprowadzonej rozmowie z moim przełożonym i w świetle otrzymanej od Pani poniższej informacji, proszę zwrócić uwagę, że posiadanie od kontrahentów oficjalnych dokumentów wydany przez organ nadzoru, w którym wskazana będzie jednoznacznie MTOM dla danego statku powietrznego będzie generowało olbrzymią masę dokumentów. Te oficjalne dokumenty (rozumiem wystawione jednorazowo przez Organ Nadzoru (nazwa?), powinny być jednoznacznie określone, czyli powinny posiadać jednakową nazwę (Noise Certificate), tak aby każdy kontrahent z łatwością mógł przedstawić właściwy dokument. Proszę jednak wyobrazić sobie, że musimy otrzymać od; Lufthansy, Ryanair, Easy Jet, Aeroflotu i innych linii lotniczych dokument dla każdego samolotu. Tego będą setki, pełne segregatory papierów… Dochodzimy dalej do faktu formy dokumentu; czy mają to być oryginały, czy kopie potwierdzone za zgodność z oryginałem, czy jednak wystarczy skan…Jednocześnie nie mamy gwarancji, że na czas wystawiania faktur otrzymamy takie oficjalne dokumenty od każdego kontrahenta i dla każdego samolotu. Dlatego prosimy rozważyć możliwość zdefiniowania, iż poprzez zwrot: „dokument	§ 7 ust. 1	brak	**uwaga częściowo uwzględniona -** doprecyzowany został zapis § 7 ust. 1 poprzez zastąpienie wyrażenia świadectwo zdatności do lotu, wyrażeniem "świadectwie zdatności w zakresie hałasu". Nie zostało jednak doprecyzowane pojęcie innego dokumentu – w tym zakresie pozostawiony został katalog otwarty, aby zarządzający sam mógł określić jaki dokument jest dla niego wystarczający. W tym celu dodano także, po wyrażeniu "innym dokumencie", wyrażenie „uznanym przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego". Jeśli zarządzający zaakceptuje inny dokument, który według niego będzie tak samo wiarygodny jak świadectwo zdatności w zakresie hałasu, należy umożliwić korzystanie przez zarządzającego z takich danych.

			równoważny" możemy uznać przekazane przez kontrahenta (linię lotniczą) zestawienie floty w którym znajdujemy MTOM. W załączeniu przykładowa lista od DLH. Jest to gotowa baza danych posiadająca wszystkie niezbędne informacje o samolocie w tym również MTOW/MTOM. Możemy tylko doprecyzować, kto jest odpowiedzialny ze strony linii lotniczej za przedmiotową listę (z podaniem imienia, nazwiska i pełnych danych kontaktowych, w celu aktualizacji i płynnego nanoszenia zmian w posiadanej flocie).			
4.	EnterAir	1	Ze względu na fakt, iż Rozporządzenie dotyczy lotnisk użytku publicznego złotą, podstawową zasadą powinna być zasada "równego traktowania wszystkich użytkowników". Nie można dopuścić do istnienia jakichkolwiek barier, różnic, dyskryminacji w stosunku do któregokolwiek z użytkowników. Prosimy o zapisanie podstawowej zasady w Rozporządzeniu. Potencjalne zagrożenia dla przestrzegania tej zasady mogą pojawić się w definiowaniu systemu zniżek, oraz w przypadku wliczania opłat w oparciu o klucz nieproporcjonalny. Na przykład, w przypadku naliczania opłaty za lądowanie opartej o nieliniową zależność od masy startowej, może dojść do dyskryminacji przewoźników latających mniejszymi samolotami, tak jak to się dzieje np. w Tajlandii.	uwaga ogólna	brak	**uwaga nieuwzględniona**-takie zawężenie możliwości kształtowania opłat stanowiłoby nieuzasadnioną i zbyt daleko idącą ingerencję w swobodę działalności gospodarczej. Wskazać jednocześnie należy, iż wytyczne Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego ICAO (Doc 9562 Airport Economics Manual) podkreślają, iż zależność pomiędzy opłatą za lądowanie a MTOM nie musi być liniowa - może być skokowa a jej wartość nie musi zależeć tylko i wyłącznie od MTOM. Opłata może także odzwierciedlać inne koszty lub korzyści związane z użytkowaniem portu przez statki powietrzne o większym MTOM (np. zwiększenie liczby PAX poprzez użytkowanie statków powietrznych o większym MTOM może powodować mniejsze zużycie pasa startowego - a tym samym odłożenie w czasie inwestycji w zakresie renowacji pasa startowego). Jednocześnie należy zwrócić uwagę, iż niezależnie od sposobu ustalenia opłaty musi ona mieć charakter niedyskryminacyjny, co wynika z § 4 ust. 1 pkt 3 projektu rozporządzenia,
5.	EnterAir	2	proszę o dodanie urządzeń, **systemów i mediów**	§ 2 ust. 1 pkt 3	urządzeń, **systemów i mediów**	**uwaga nieuwzględniona** - podmiot nie wskazał uzasadnienia dla takiej zmiany.
6.	EnterAir	3	Zarządzający lotniskiem może pobierać opłaty za usługi dodatkowe, jednak te usługi czy opłaty nie mogą w żaden sposób pokrywać się z podstawowymi opłatami wymienionymi w punktach 1-3. Dziś ma miejsce sytuacja, w której oprócz podstawowej opłaty pasażerskiej nakładanej bezpośrednio na pasażera lub linię lotniczą jest jeszcze opłata pasażerska nakładana za pośrednictwem Agenta handlingowego. Jest to opłata niepodlegająca kontroli. Np. Lotnisko Chopina podaje podstawową opłatę pasażerską w wysokości 60 zł na pax, natomiast pobiera finalnie ponad 67 zł. Dodatkowe ponad 7 zł jest pobierane za użytkowanie tej samej infrastruktury oraz systemów lotniskowych jakie są opodatkowane w opłacie podstawowej 60 zł (sortowania, stanowiska odpraw, system odpraw pasażerów...). Jeśli istnieje konieczność pobierania dodatkowych opłat za niektóre części	§ 2 ust. 4	brak	**uwaga nieuwzględniona** - należy wskazać także, że opłaty lotniskowe nie są jedynymi opłatami pobieranymi przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego (np. opłata za dostęp do infrastruktury scentralizowanej) – możliwość pobierania innych opłat wynika wprost z treści art. 75 ustawy – Prawo lotnicze. Uwzględnienie uwagi skutkowałoby niezgodnością treści rozporządzenia z art. 75 ustawy. Ponadto brak jest możliwości uwzględnienia w opłatach lotniskowych opłat pobieranych przez inne niż zarządzający lotniskiem podmioty (np. agentów handlingowych), gdyż byłoby to sprzeczne z definicją opłaty lotniskowej zawartą w art. 75 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze.

			infrastruktury, to muszą być one fakultatywne. Jeśli jakaś opłata jest obowiązkowa to musi być ujęta w stawce podstawowej. Na przykład nie można zrezygnować z używania systemów Cute w WAW i trzeba płacić za jego użytkowanie na podstawie liczby przewiezionych pax. Wiele linii wolałoby korzystać z własnego systemu odpraw. Sugerujemy więc zapisanie w punkcie 4, że "Zarządzający lotniskiem ... może pobierać opłaty lotniskowe za usługi dodatkowe, których zakres wykracza poza punkty 1-3, a które nie są obowiązkowe do korzystania i opłacania... Wszelkie opłaty, które są obowiązkowe do wnoszenia muszą być ujęte w stawce podstawowej. Stawki za korzystanie z tych samych elementów infrastruktury muszą być grupowane pod jedną opłatą i publikowane zgodnie z niniejszym Rozporządzeniem, bez względu na to czy są wnoszone bezpośrednio, czy za pośrednictwem firm usługowych takich jak dostawcy paliwa, czy handlingu, czy innych... Pasażer jest wprowadzony w błąd, gdy zamiast 60zł publikowanego przez Port musi zapłacić ponad 67zł, a nie wie z jakiego tytułu jest ta opłata. Ponadto dziś jedynie podstawowa stawka opłaty lotniskowej jest monitorowana, a wszelkie opłaty lotniskowe są poza kontrolą, stanowiąc furtkę do dowolnego kształtowania opłat lotniskowych.			
7.	EnterAir	4	proszę o dodanie .... koszty usług oraz udostępnienia i utrzymania obiektów, urządzeń, **systemów i mediów** niezbędnych do wykonania operacji lotniczych	§ 4 ust. 1 pkt7	urządzeń, **systemów i mediów**	**uwaga nieuwzględniona** - podmiot nie wskazał uzasadnienia dla takiej zmiany.
8.	EnterAir	5	Jeśli chodzi o zniżki, to stoimy na stanowisku, że najbardziej transparentne byłoby zlikwidowanie wszelkich zniżek, gdyż zawsze prowadzą one do nierównego traktowania podmiotów. Oczywiście wyłączając z tego rygoru zniżki dla lotnictwa medycznego, państwowego, wojskowego, ratunkowego, itp. Natomiast każda zniżka czy dotacja dla wybranego podmiotu będzie skutkowała zaburzeniem konkurencji i dyskryminacją innego podmiotu. W praktyce wiąże się to z dyskryminacją pasażerów. Najlepiej byłoby zawęzić zniżki do wymienionych przeze mnie operatorów specjalnych nie działających na ogólnym rynku, natomiast jeśli nie jest możliwe tego typu zawężenie, to jako minimum prosimy o dodanie na końcu punktu zdania: "oraz w żaden sposób nie zaburzy to konkurencji poprzez niedotrzymanie zasady powszechności, czy równości podmiotów. Mamy aktualnie bardzo poważny problem na lotnisku w KTW, gdzie firma Wizzair została dofinansowana przez port w KTW kwotą 12 milionów złotych w postaci dopłat oraz jeszcze wyższą kwotą w postaci zniżek, za wejście na trasy obsługiwane dotychczas przez Enter	§ 4 ust. 2	brak	**uwaga nieuwzględniona** - możliwość wprowadzania zniżek do taryf opłat lotniskowych wynika wprost z art. 77 ust 1 ustawy – Prawo lotnicze, który stanowi, że 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. Także art 10 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych wskazuje na możliwość zróżnicowania opłat lotniskowych. Należy podkreślić, że możliwość udzielania zniżek została uregulowana na poziomie ustawowym, a tym samym jej ograniczenie w treści rozporządzenia naruszałoby nie tylko zasadę legalizmu, ale i art. 92 Konstytucji, z którego wynika m.in. wykonawczy w stosunku do ustaw charakter rozporządzeń a tym samych ich podporządkowanie i niższy poziom w hierarchii aktów normatywnych. Stosowanie zniżek jest również powszechną praktyką stosowaną na lotniskach w innych państwach UE, a w konsekwencji uniemożliwienie takiego działania w RP mogłoby skutkować gorszą pozycją konkurencyjną polskich lotnisk. Jednocześnie ogólne zasady ustanawiania opłat lotniskowych (w tym zniżek od tych opłat) określone zostały w § 4

			Air. Kwota zniżek i dofinansowania pozwoli Wizzairowi na zaoferowanie cen dumpingowych na naszych połączeniach do Izraela, Włoch, Grecji i Bułgarii, powodując olbrzymie straty dla Enter Air. Takie działanie powinno być zablokowane, gdyż jest przejawem dyskryminacji pasażerów oraz jednych podmiotów wobec innych. Kryterium przyznawania dotacji czy zniżek nie może być system dystrybucji biletów stosowany przez linię lotniczą. Nie może być faworyzowana dystrybucja przez internet względem dystrybucji przez agentów sprzedaży.... Dlatego najlepiej gdyby nie zezwalać na wprowadzanie zniżek. Polskie lotnictwo nie jest już w fazie transformacji związanej z otwarciem nieba, gdyż to wydarzyło się ponad 9 lat temu. Dziś mechanizm stymulacji czy ochrony rynku poprzez zniżki nie jest potrzebny.			projektowanego rozporządzenia. Wskazać należy, iż podniesiona w uwadze EnterAir kwestia dofinansowania połączeń wykracza poza treść delegacji do wydania omawianego rozporządzenia.
9.	EnterAir	6	Polskie lotniska poczyniły ostatnio zbyt wiele inwestycji, które to wpłynęły na wzrost kosztów operowania, oraz co automatycznie za tym idzie wzrost opłat lotniskowych. Wzrost opłat lotniskowych przekłada się bezpośrednio na spadek popytu i spadek rynku, które to powodują, że inwestycje okazują się niepotrzebne. Ponieważ lotniska są biznesami państwowymi, menedżerowie są naturalnie zainteresowani jak największymi i najbardziej spektakularnymi inwestycjami, co w krótkim czasie doprowadza do przerostu infrastruktury nad zapotrzebowaniem. Łączna przepustowość portów w Polsce jest dziś kilkakrotnie wyższa niż potencjał pasażerski. Niestety koszty rozbudowanej infrastruktury są pokrywane przez opłaty lotniskowe. Wysokość opłat jest nieuzasadniona. Koszty łączne operowania do polskich portów są tak wysokie, że np. WAW jest w pierwszej dziesiątce najdroższych portów w EU. Zasadnym byłoby podzielenie kosztów inwestycji w elementy infrastruktury niezbędnej do obsługi ruchu - wliczając je do uzasadnienia dotyczącego cennika opłat lotniskowych, oraz na elementy inwestycji zwiększające infrastrukturę, nie będące niezbędnymi do obsługi dzisiejszego ruchu. W ten sposób dzisiejsza garstka pasażerów nie będzie płaciła za infrastrukturę wybudowaną na ruch prognozowany za 15 lat. Może tego typu podejście zahamuje niekontrolowany pęd inwestycyjny lotnisk?	§ 5	brak	**uwaga nieuwzględniona** - uwaga nie odnosi się do konkretnych postanowień § 5 projektowanego rozporządzenia. Rozwój polskich potów lotniczych (regionalnych) jest zgodny z dokumentami strategicznymi takimi jak choćby Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), w której przyjęto, że jednym z ważniejszych kierunków interwencji jest zwiększenie przepustowości infrastruktury istniejących portów lotniczych. Projektowane rozporządzenie nie reguluje kwestii wyposażenia portów lotniczych w infrastrukturę.
10.	EnterAir	7	Koszty należy porównywać do kosztów średnich dla całej Polski z uzasadnieniem różnic. Wiele elementów kosztowych jest dziś bowiem uniwersalna dla całości kraju. Remonty pasa startowego, budowa budynków, zakup urządzeń, systemów komputerowych jest jednakowy dla wszystkich lotnisk w Polsce. Proszę o dopisanie, że koszty przedstawiane przez Porty są weryfikowane w oparciu o średnie koszty dla kraju. Wszelkie odchylenia muszą być zaadresowane w wystąpieniu Portu.	§ 5ust. 2	Proszę o dopisanie, że koszty przedstawiane przez Porty są weryfikowane w oparciu o	**uwaga nieuwzględniona** - wysokość opłat lotniskowych dla danego portu lotniczego powinna być uzależniona od kosztów ponoszonych przez dany port lotniczy. Takie podejście odpowiada także wytycznym ICAO dotyczącym opłat lotniskowych. ULC nie widzi możliwości uznania zaproponowanego przez Enter Air rozwiązania.

					średnie koszty dla kraju. Wszelkie odchylenia muszą być zaadresowane w wystąpieniu Portu	
11.	EnterAir	8	Byłoby zasadnym, by urzędowo ograniczyć poziom zysków portów lotniczych. Branża lotnicza pracuje na max. 1-3% marżach i tego typu marże maksymalne powinny być stosowane przez przedsiębiorstwa użytku publicznego.	§ 6 ust. 1	brak	**uwaga nieuwzględniona** - przepisy prawa lotniczego oraz regulacje polskiego i wspólnotowego prawa konkurencji i konsumentów nie przewidują możliwości stanowienia regulacji ograniczających potencjalne zyski przedsiębiorstw, w tym przedsiębiorstw użytku publicznego. Takie regulacje byłyby naruszeniem między innymi art. 120 TFUE stanowiącego, że państwa Członkowskie i Unia działają w poszanowaniu zasady otwartej gospodarki rynkowej z wolną konkurencją, sprzyjając efektywnej alokacji zasobów. W Doc ICAO 9028 oraz 9562 wskazane jest wprost, że do standardowych opłat lotniskowych (za wyjątkiem opłaty hałasowej oraz opłaty za zapewnienie ochrony i kontroli bezpieczeństwa) można doliczyć uzasadnioną marżę zysku.
12.	EnterAir	9	Uwaga ogólna: Należy zwracać uwagę, by ustalanie opłat za starty i lądowania nie dyskryminowały żadnego rodzaju statku powietrznego. W rzeczywistości wszelkie opłaty za lądowanie powinny być bardzo porównywalne dla wszystkich lotnisk, gdyż koszty zużywania się nawierzchni i remontów powinny być jednakowe dla wszystkich.	§ 7	brak	**uwaga nieuwzględniona** - wysokość opłat lotniskowych dla danego portu lotniczego powinna być uzależniona od kosztów ponoszonych przez dany port lotniczy. Nie można uznać, iż koszt funkcjonowania każdego lotniska jest jednakowy – dotyczy to także kosztu jednostkowego przekładającego się na wysokość opłaty, który oprócz kosztów funkcjonowania lotniska jest także pochodną wielkości i struktury ruchu. Ponadto zaproponowane rozwiązanie nie wprowadza rozróżnienia w opłatach lotniskowych ze względu na rodzaj statku powietrznego lecz jego MTOM, która z pewnością ma przełożenie na koszty utrzymania lotniska. ULC nie widzi możliwości uznania zaproponowanego przez Enter Air rozwiązania.
13.	EnterAir	10	Taka sama uwaga jak w § 2.4. Nie może być sytuacji gdy pasażer jest obciążany dwukrotnie za to samo, czyli np. za stanowiska odpraw, sortownię i systemy komputerowe w stawce podstawowej opłaty pasażerskiej oraz za pośrednictwem agenta handlingowego. Korzystanie z tej samej infrastruktury w sposób niedobrowolny powinno być opłacane w jednym podatku. W WAW opłaty dodatkowe na jeden rejs wynoszą od 750-950 złotych. Natomiast w portach regionalnych około 200 zł. Jedynie usługi dodatkowe mogłyby być dodatkowo płatne.	§ 9	brak	**uwaga nieuwzględniona** odniesienie do tej uwagi jest tożsame z zawartym w poz. 6 niniejszego zestawienia. Ponadto w rozporządzeniu wprost jest wskazane w § 5 ust. 1, że "Koszty będące podstawą ustalania przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego jednego rodzaju opłat lotniskowych nie mogą równocześnie stanowić podstawy ustalania innego rodzaju opłat lotniskowych, ani opłat za inne usługi związane z działalnością lotniska". Wskazać również należy na postanowienie zawarte w § 4 ust. 1 pkt 7 projektu, wskazujące, że opłaty są ustalane z uwzględnieniem wskazanych kosztów a jednocześnie „z wyłączeniem kosztów pokrywanych z innych opłat".
14.	EnterAir	11	Proszę o dopisanie na początku zdania: "Jeśli system zniżek będzie	§ 16.1. pkt	Proszę o	**uwaga nieuwzględniona** - możliwość wprowadzania zniżek do taryf opłat

			szczególnie uzasadniony, sytuacją na lotnisku lub w danym regionie należy przedstawić opis i uzasadnienie proponowanych zniżek …" Proszę o dopisanie na końcu zdania "… oraz rzetelną analizą wpływu na sytuację konkurencyjną."	5	dopisanie na początku zdania: "Jeśli system zniżek będzie szczególnie uzasadniony, sytuacją na lotnisku lub w danym regionie należy przedstawić opis i uzasadnienie proponowanych zniżek …" Proszę o dopisanie na końcu zdania "… oraz rzetelną analizą wpływu na sytuację konkurencyjną."	lotniskowych wynika wprost z art. 77 ust 1 ustawy – Prawo lotnicze, który stanowi, że 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. Jednocześnie ogólne zasady ustanawiania opłat lotniskowych (w tym zniżek od tych opłat) określone zostały w § 4 projektowanego rozporządzenia. Także art 10 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych wskazuje na możliwość zróżnicowania opłat lotniskowych.
15.	EnterAir	12	Zmiany w taryfach mogą być publikowane na 1 miesiąc przed wejściem życie, ale tylko w przypadku obniżek, natomiast w przypadku podwyżek pasażerowie powinni być poinformowani z minimum 3-miesięcznym okresem powiadamiania. Wielu ludzi kupuje bilety na 3 miesiące przed rejsem i nie powinna być zaskakiwana podniesieniem opłat w tym okresie.	§ 17ust. 3	brak	**uwaga nieuwzględniona** - przepis dotyczy lotnisk użytku wyłącznego i zdaniem ULC termin 30 dniowy jest wystarczający do tego, aby użytkownicy takich portów mieli czas zapoznać się z nowymi lub zmienionymi taryfami opłat lotniskowych.
16.	EnterAir	13	Ponadto bardzo ważnym brakiem w przepisach jest brak możliwości reklamowania i odzyskiwania opłat w przypadku nienależytej pracy infrastruktury. Ponieważ lotniska są publiczne nie istnieją umowy pomiędzy użytkownikami i lotniskami. Jeśli na przykład część infrastruktury jest uszkodzona, lub remontowana powinno to być uwzględnione w stawce za korzystanie z niej. Często awarie infrastruktury powodują poważne opóźnienia, generując koszty dla pasażerów i linii lotniczych. Nie ma dziś	ogólna	brak	**uwaga nieuwzględniona** - uwaga dotyczy spraw wykraczających poza zakres rozporządzenia. Dochodzenie ewentualnych roszczeń tytułu nieotrzymania usługi w pełnym zakresie może się odbywać na drodze cywilnoprawnej.

			możliwości dochodzenia roszczenia od lotniska, co więcej lotnisko pobiera wszystkie opłaty w niezmienionej wysokości tak jak za korzystanie z pełnowartościowej infrastruktury.			
17.	PL Gdańsk	1	Zarządzający lotniskiem użytku publicznego, z zachowaniem zasad niedyskryminacji użytkowników statku powietrznego lub innych eksploatujących statki powietrzne, jawności i dostępności oraz wymagań, o których mowa w uat.1, może udzielić zniżek od ustalonych opłat lotniskowych, w szczególności w celu rozwoju ruchu lotniczego i zwiększenia liczby obsługiwanych pasażerów lub ładunków (towarów i poczty), zwiększenia liczby połączeń lotniczych lub częstotliwości połączeń istniejących, pod warunkiem, że nie spowoduje to podwyższenia opłat lotniskowych ponoszonych przez podmioty niekorzystające z tych zniżek. Jeśli celem udzielanych 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 jest ograniczone w czasie i nie może trwać dłużej niż 5 lat. Ograniczenie długości trwania zniżek do 5 lat - jest to zmiana zdecydowanie na niekorzyść zarówno linii lotniczych, jak i na niekorzyść portów lotniczych. Nie przyniesie korzyści żadnej ze stron - a wręcz utrudni działalność, uniemożliwiając stabilizację strategii działania w dłuższym okresie. Oczywiście zniżki nie mogą być skierowane do konkretnej linii lotniczej, a do wszystkich przewoźników spełniających warunki otrzymania zniżki. Celem udzielenia zniżek powinno być utrzymanie nowo otwartych połączeń, zwiększenie częstotliwości już istniejących, a także zwiększenie ilości połączeń dostępnych z danego portu lotniczego. Zgodnie z propozycją tego zapisu linie lotnicze mogą utracić nabyte już wcześniej prawo do zniżek (taryfa dzisiaj przewiduje np. 20 lat, a po zmianie automatycznie będzie skrócona do 5 lat). Jest to zdecydowanie niekorzystne dla linii lotniczych, a pośrednio także dla portów lotniczych, które staną się mniej konkurencyjne i może narażać strony na roszczenia odszkodowawcze. Nie powinno być ograniczeń w długości czasu stosowania zniżek. Jest to kluczowa zmiana, w stosunku, do której przekazujemy zdecydowany sprzeciw!	§ 4.2 i 4.3	brak	**uwaga nieuwzględniona** - należy wskazać, iż omawiany przepis funkcjonuje już obecnie na mocy rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 23 stycznia 2013 roku w sprawie opłat lotniskowych (§ 4 pkt 3). Nie można zgodzić się z argumentacją, że jeśli celem zniżki jest uruchomienie połączenia na nowej trasie lub zwiększenie częstotliwości połączeń to powinny one być stosowane bezterminowo – bowiem trudno uznać, że połączenie otwarte 5 lat temu nadal jest nowym połączeniem, a zniżka oferowana dla takiego połączenia służy celom wskazanym wyżej.
18.	PL Gdańsk	2	Opłaty lotniskowe na lotniskach użytku publicznego ustala się na podstawie planowanej księgowej wartości kosztów określonych w planie gospodarczym na rok, w którym te opłaty mają wejść w życie, z uwzględnieniem § 6 ust.2 W dalszym ciągu uważamy, że opłaty lotniskowe, a więc ustalanie cen powinno odbywać się na zasadach rynkowych, a nie na podejściu kosztowym! Gdyby	§ 5ust. 2.	brak	**uwaga nieuwzględniona** - polityki ICAO (Doc 9082) wskazują, że opłata lotniskowa jest obciążeniem, które jest wprowadzone i stosowane specjalnie po to, aby odzyskać koszty zapewnienia lotnictwu cywilnemu obiektów i urządzeń oraz usług. Kosztowa metoda ustalania opłat wynika również z Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych. W związku z powyższym polskie prawodawstwo

			zastosować tzw. podejście kosztowe mniejsze porty lotnicze (o ruchu poniżej 1 mln pasażerów) będą musiały podnieść opłaty lotniskowe, co spowoduje wycofanie się przewoźników z tych lotnisk i jeszcze większe straty dla tych lotnisk. Z kolei rentowne lotniska przy stosowaniu podejścia "kosztowego" nie będą miały żadnej motywacji do obniżania kosztów swej działalności i efektywnego gospodarowania, bowiem wszystko wtedy zrekompensują im zwiększone taryfy. Stwórzmy więc nieefektywny system. Ustalanie rynkowe polega na takim ustalaniu ceny, która odpowiada sprzedającemu i kupującemu. Rynek jest najlepszym weryfikatorem i proponujemy zostawić rynkowi regulację naturalną, a nie tworzyć sztuczną regulację administracyjną, która daje tylko złudzenie będącej pod kontrolą. Przykłady z innych regulowanych branż np. energetycznej pokazują, że regulatorzy mają znikomy wpływ na ingerencję w bazę kosztową firm energetycznych, za to firmy te mają kilkudziesięcioletnie gwarancje zatrudnienia dla pracowników - za co oczywiście płacą Klienci. Chyba nie o taki system nam chodzi.			jest implementacją unijnych regulacji i międzynarodowych zaleceń. Ponadto kosztowa metoda ustalania opłat jest najbardziej zasadna - opłata musi być ustalana na podstawie określonych, wykazanych w dokumencie planistycznym portu, kosztów. Ustalanie opłat lotniskowych na podstawie realiów rynkowych miałoby wątpliwe umocowanie prawne i nie wskazywałoby z czego te opłaty wynikają. Jednakże, zgodnie z § 6 pkt 6 projektowanego rozporządzenia zarządzający może ustalić opłaty lotniskowe poniżej kosztów w celu zapewnienia konkurencyjności lotniska (co wskazuje na uzależnienie wysokości opłat w uzasadnionych przypadkach także od warunków rynkowych). W oparciu o projektowane rozporządzenie istnieją zatem mechanizmy ograniczające „od góry" wysokość opłat, tak aby przeciwdziałać ewentualnemu nadużywaniu pozycji dominującej przez zarządzającego lotniskiem, które jednocześnie pozwalają na konkurencyjne kształtowanie cen na lotnisku poprzez umożliwienie ustalenia opłat poniżej kosztów.
19.	PL Lublin	1	Zapis § 4 ust. 1 pkt 1 mówiący o "łatwości" ustalenia należności z tytułu opłat jest bardzo subiektywny. Jak bowiem wiadomo, w zależności od typu statku, wykonywanej operacji lotniczej, jak również rodzaju użytkownika, będą miały zastosowanie różne elementy taryfy. Aby uniknąć roszczeń użytkowników z tytułu "niedostatecznej łatwości" w ustalaniu należności proponujemy następujące brzmienie artykułu: "Zapewniający przejrzystość naliczania należności z uwzględnieniem szczegółowych regulacji taryfy w tym typu operacji lotniczej oraz rodzaju użytkownika statku powietrznego".	§ 4 ust. 1 pkt 1	"Zapewniający przejrzystość naliczania należności z uwzględnieniem szczegółowych regulacji taryfy w tym typu operacji lotniczej oraz rodzaju użytkownika statku powietrznego".	**uwaga uwzględniona** - zmieniono określenie „łatwość" na „przejrzystość".
20.	PL Lublin	2	Zapis ust. 7 stoi w sprzeczności z zapisami §6 ust. 6 co jest spowodowane obecną praktyką rynkową. PLL stoi na stanowisku, że bieżące uwarunkowania rynkowe spowodowane konkurencją między portami lotniczymi ale przede wszystkim konkurencją pomiędzy przewoźnikami lotniczymi spowodowały konieczność urealnienia kosztów lądowania statków powietrznych na lotniskach do poziomów stanowiących 10-12 % kosztów miejsca w danym statku powietrznym. Jeśli w chwili obecnej średni koszt miejsca w	§ 4 ust. 1 pkt 7	brak	**uwaga nieuwzględniona** - § 4 ust. 1 pkt 7 nie jest sprzeczny z § 6 ust. 6 ponieważ postanowienie, że zarządzający lotniskiem użytku publicznego, mając na uwadze zapewnienie konkurencyjności lotniska, może ustalić opłatę lotniskową poniżej kosztów należy traktować jako dopuszczalny wyjątek od ogólnej reguły. Ponadto każda opłata lotniskowa pobierana jest za ściśle określoną w taryfie opłat lotniskowych usługę, w związku z tym powinna uwzględniać koszt tej konkretnej usługi a nie koszt całego "przedsięwzięcia" zgodnie z ICAO Doc 9028 wskazującym, że opłata lotniskowa jest obciążeniem,

			rejsie handlowym dla drugiego co do wielkości przewoźnika na polskim rynku - Ryanair - wynosi około 47 EUR, to koszty lądowania na lotnisku (w zależności od wartości pasażera pozyskanego na danym lotnisku) powinny wynosić od 4,70 do 5,60 EUR za pasażera odlatującego. Jesteśmy przekonani, że zdajecie sobie Państwo sprawę, że przychody tej wielkości nie pokryją kosztów utrzymania infrastruktury służącej do wykonywania operacji lotniczych przynajmniej do poziomu 900 000 do 1,2 mln pasażerów obsługiwanych rocznie. Właśnie dlatego rynek wymusił pozyskiwanie przychodów z innych źródeł niż opłaty lotniskowe. To z kolei jest konsekwencją podobnej tendencji u przewoźników, którzy ciężar przychodów z taryf przenieśli na przychody okołotaryfowe. Wskazywanie wprost, że cennik opłat lotniskowych musi być bazowany wyłącznie na bazie kosztów utrzymania infrastruktury służącej do umożliwienia wykonania operacji lotniczych jest działaniem stojącym w sprzeczności z inicjatywą biznesową każdego z zarządzających. Każde lotnisko w tym PLL dysponuje unikalnymi zasobami czy też środowiskiem biznesowym, które świadczą o jego konkurencyjności, pomyśle na biznes i know-how, które stanowią lub mogą stanowić wartość dodaną przedsiębiorstwa w przyszłości. PLL podkreśla, że zasady naliczania oczywiście powinny być przejrzyste i nie dyskryminować użytkowników statków powietrznych natomiast sposoby ustalania tychże powinny być wewnętrzną sprawą zarządzającego, który raportuje swoją działalność do regulatora rynku. Jak wspomniano podejście stoi w sprzeczności z zapisem § 6 ust. 6, który umożliwia ustalanie opłat poniżej kosztów. PL Lublin proponuje więc zmianę zapisów, która pozwoli na ustalanie wysokości opłat lotniskowych na podstawie bazy kosztów całego przedsiębiorstwa ale z zastrzeżeniem konieczności przedstawienia do Prezesa ULC metodologii wyliczenia podstawowych opłat lotniskowych oraz spodziewanych efektów zastosowania tej metodologii na kondycję przedsiębiorstwa w perspektywie 5 lat od wdrożenia taryfy.			które jest wprowadzone i stosowane specjalnie po to, aby odzyskać koszty zapewnienia lotnictwu cywilnemu obiektów i urządzeń oraz usług. Należy podkreślić, że wytyczne dot. wydania rozporządzenia określone w art. 77j ustawy – Prawo lotnicze zobowiązują ministra do powiązania opłat z kosztami udostępniania obiektów i urządzeń oraz usług. Ponadto odwołanie do całości kosztów przedsiębiorstwa skutkowałoby dopuszczeniem możliwości uwzględniania w opłatach lotniskowych kosztów niezwiązanych z działalnością lotniskową, co jest nieuzasadnione.

21.	PL Lublin	3	Projekt biznesowy jakim jest wybudowanie i zarządzanie infrastrukturą lotniskową jest projektem długoterminowym, przewyższającym 5-letni horyzont czasowy. Wobec powyższego uważamy za zasadne umożliwienie przedłożenia zniżek od opłat lotniskowych, które będą obejmowały okres także powyżej 5 lat z zastrzeżeniem, że w takim wypadku zarządzający powinien przedstawić plan gospodarczy obejmujący cały okres obowiązywania zniżek, zamiast planu obejmującego minimum 2 lata (§ 16 ust. 1 pkt 2)	§ 4 ust. 3	brak	**uwaga nieuwzględniona** - ograniczenie w zakresie zniżek dotyczy tylko zniżek, które prowadzić mają do utrzymania lub zwiększenia wielkości ruchu lotniczego, w szczególności uruchomienia połączeń na nowych trasach lub zwiększenia częstotliwości połączeń na trasach istniejących, stosowanie tych zniżek jest ograniczone w czasie i jak się wydaje dłuższy niż 5- letni okres obowiązywania pozostaje nieuzasadniony.
22.	PL Lublin	4	Zapis § 5 pkt 1 powinien być ograniczony lub zniesiony w przypadku uwzględnienia opinii dotyczącej § 4 ust.1 poz. 7.	§ 5 ust. 1	brak	**uwaga nieuwzględniona** - nie ma możliwości, aby podstawa kosztowa ustalenia jednej opłaty była podstawą do naliczenia innej opłaty.
23.	PL Lublin	5	Podstawę do określenia kosztów związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa pasażerów oraz odpraw bagażu i ładunków stanowić powinny albo rzeczywiste koszty osobowe związane z obsługą wyposażenia terminali służącego zapewnieniu bezpieczeństwa albo koszty zleconych usług firm zewnętrznych związanych z obsługą w/w urządzeń. Ponadto opłata ta nie może być zmienna ze względu na zastosowanie mechanizmu wyrównawczego. W przypadku pozyskania firmy zewnętrznej, zarządzający może dokonać wyboru firmy na podstawie ceny usług przeliczanych na jednego pasażera odlatującego, co ułatwi w oczywisty sposób tworzenie taryfy opłat lotniskowych dla użytkowników statków powietrznych. Cena ta może być ustalana na podstawie oceny firmy zewnętrznych kosztów osobowych przed przystąpieniem do postępowania ofertowego i określona w horyzoncie czasowym wynikającym z SIWZ. Z kolei koszty po stronie zarządzającego będą mogły rosnąć proporcjonalnie do wzrostu ruchu pasażerskiego lub maleć w zależności od wyboru metodologii wyceniania wartości usług, która szczegółowo może być określana w SIWZ. Może również mieć miejsce sytuacja, w której zarządzający może zdecydować się na skorzystanie z usług firm zapewniających personel zewnętrzny, co w znaczący sposób zmieni bazę kosztów zapewnienia bezpieczeństwa pasażera i bagażu. W tym zakresie PLL proponuje umożliwienie określania kosztów zapewniania bezpieczeństwa ze względu na koszty osobowe (w przypadku wykonywania czynności przez służby lotniskowe np. SOL) lub na koszty obsługi czynności przez firmy zewnętrzne. Koszty inwestycyjne poniesione na zakup i utrzymanie sprzętu służącego wykonywaniu czynności związanych z	§ 12 ust. 1	brak	**uwaga nieuwzględniona** - Zawarte w § 12 ust. 1 wskazanie na koszty zapewnienia ochrony i kontroli bezpieczeństwa pasażerów i ich bagażu lub ładunków (towarów i poczty) lub koszty ochrony parkujących statków powietrznych, w tym koszty infrastruktury i systemów służących kontroli bezpieczeństwa, personelu zapewniającego ochronę w tym zakresie, w tym także koszty szkolenia tego personelu obejmują również koszty osobowe związane z obsługą wyposażenia terminali, służącego zapewnieniu bezpieczeństwa albo koszty zleconych usług firm zewnętrznych związanych z obsługą w/w urządzeń. W odniesieniu do kwestii uwzględnienia części kosztów związanych z infrastrukturą w opłatach za dostęp do infrastruktury scentralizowanej należy wskazać, iż pojęcie takiej infrastruktury zostało zdefiniowane w treści ustawy – Prawo lotnicze i jeśli wskazany element infrastruktury spełnia warunki zaliczenia go do infrastruktury scentralizowanej, koszty z nim związane mogą zostać uwzględnione w opłatach za dostęp do infrastruktury scentralizowanej.

			zapewnieniem bezpieczeństwa lub wyposażenia budynków i płaszczyzn postojowych związanych z w/w celem powinny być uwzględnione w naliczaniu opłat za infrastrukturę scentralizowaną lub opłat lotniskowych. Zaliczenie w/w kosztów do ustalenia opłat za dostęp do infrastruktury scentralizowanej w przypadku firm wykonujących czynności zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów i bagażu mają o tyle sens, że wówczas taka firma może być traktowana jako kolejny użytkownik tejże infrastruktury. To z kolei stwarza możliwości budowy nowych usług związanych ze standardem zapewnienia bezpieczeństwa. W opinii PL Lublin warto pochylić się nad powyższym pomysłem aby nowe regulacje stwarzały także możliwości rozwoju nowych usług związanych ze standardem obsługi pasażerów.			
24.	PL Poznań	1	Określenie czasu postoju na podstawie tej definicji byłoby trudne do zweryfikowania dlatego należy zastanowić się nad powiązaniem czasu postoju z czasem od momentu lądowania do momentu startu lub z tzw. czasami blokowymi (block-on/block-off)	§ 8 ust. 2	brak	**uwaga uwzględniona** - rozbudowano definicję czasu postoju
25.	PL Poznań	2	Zobowiązanie do zorganizowania spotkania na wniosek podmiotów, których mowa w art. 77 ust. 1 może spowodować znaczne wydłużenie procesu konsultacji. Biorąc pod uwagę, iż wnioski ze strony przewoźników mogłyby być związane z różnymi terminami spotkań, wybór jednego z tych terminów mógłby sugerować faworyzowanie konkretnego przewoźnika. W konsultacjach bezpośrednich zazwyczaj nie biorą udziału linie lotnicze, które nie posiadają swoich przedstawicieli w Polsce, w związku z powyższym spotkanie konsultacyjne służyłoby jedynie określonej grupie przewoźników. Ponadto, lepszym miejscem do wymiany bezpośrednich uwag mogłyby być spotkania komitetu koordynacyjnego, który może zostać powołany przez przewoźników na każdym lotnisku. Organizacja spotkania zwiększa nakłady finansowe i organizacyjne zarządzającego lotniskiem. Sugerujemy usunięcie zapisu.	§ 13 ust. 5	brak	**uwaga częściowo uwzględniona** - nie zrezygnowano z możliwości przeprowadzenia spotkania konsultacyjnego na wniosek podmiotu, jednakże doprecyzowano zapisy § 13, tak aby niemożliwość uczestniczenia w spotkaniu konsultacyjnym nie wykluczała możliwości uczestnictwa w konsultacjach. Ponadto wskazano na konieczność sporządzenia sprawozdania z przeprowadzonego spotkania konsultacyjnego i przekazanie go wszystkim podmiotom, z którymi zarządzający zobowiązany jest skonsultować taryfę. Wskazano także, że brak zgłoszonych uwag w terminie określonym przez zarządzającego jest równoznaczny z akceptację przedłożonej do konsultacji taryfy..
26.	PL Poznań	3	Zarówno aktualne, jak i planowane Rozporządzenie nie precyzują	§ 14 ust.2	W § 14 pkt 2	**uwaga uwzględniona** – mimo, że prognoza ruchu lotniczego oraz

			wiarygodności przekazywanych danych. Przewoźnicy z obawy przed wykluczeniem z procedury konsultacji mogą podawać dane, które nie są związane z rzeczywistymi prognozami ruchu na danym lotnisku. Podkreślenie, że przewoźnik powinien przekazać informacje „ na temat wiarygodnej prognozy ruchu" oraz „dotyczące wiarygodnej, planowanej siatki połączeń" spowoduje, że port będzie mógł bardziej realnie bazować na danych przesłanych przez przewoźników. W chwili obecnej dane te nie mają odzwierciedlenia w realnych planach w przypadku niektórych kontrahentów.	pkt 1 i 2	ust. 1 określenie „na temat prognozy ruchu" powinno zostać zastąpione zwrotem „na temat wiarygodnej prognozy ruchu". Analogicznie zwrot "planowana siatka połączeń" powinien być doprecyzowany jako "planowana realna siatka połączeń".	przewidywalna siatka połączeń są ze swej natury tylko przewidywaniem które nie musi się sprawdzić to powinny być ustalone na podstawie wiarygodnych danych i symulacji wielkości ruchu lotniczego. W § 14 ust. 3 pkt 1 i 2określenie „na temat prognozy ruchu" zastąpiono zwrotem „na temat wiarygodnej prognozy ruchu", zwrot rot "planowana siatka połączeń" została zastąpiona zwrotem "planowana realna siatka połączeń".
27.	PL Poznań	4	Słusznym rozwiązaniem, z punktu widzenia lotnisk obsługujących poniżej 5 mln pasażerów rocznie, wydaje się być doprecyzowanie kwestii prowadzenia konsultacji taryfy opłat lotniskowych, z podmiotami, o których mowa w art. 77 ust 1 ustawy – Prawo lotnicze i dostosowanie zapisów nowego Rozporządzenia do zapisów dyrektywy 2009/12/WE. Takie rozwiązanie spowoduje znaczne uproszczenie procedur ustalania cennika opłat lotniskowych dla portów obsługujących poniżej 5 mln pasażerów rocznie.	uwaga ogólna	brak	**uwaga nieuwzględniona** - przebieg procesu konsultacji jest taki sam niezależnie od wielkości obsługiwanego ruchu. Różnice występują tylko w zakresie informacji jakie zarządzający lotniskiem użytku publicznego ma przedstawić w ramach przeprowadzanych konsultacji. Odnośnie do zarządzającego lotniskiem użytku publicznego obsługującym powyżej 5 mln PAX rocznie, wykaz informacji został dokładnie określony i bazuje on na wymogach określonych w Dyrektywie 2009/12/WE. Dla zarządzającego lotniskiem użytku publicznego obsługującym nie więcej niż 5 mln PAX także określono minimalny wykaz informacji jakie należy skonsultować.
28.	PPL	1	1. W § 2 ust. 3 należy zaznaczyć, podobnie jak zostało to zrobione w ust. 1, że dotyczy on opłat za usługi standardowe. Pozwoli to na ustalanie odrębnych opłat dodatkowych w tym zakresie za usługi ponadstandardowe świadczone na życzenie. Proponowana treść ust. 3: „3. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego może, poza opłatami, o których mowa w ust. 1, ustalić odrębne opłaty lotniskowe za usługi standardowe związane z zapewnieniem ochrony i kontrolę bezpieczeństwa pasażerów i ich bagażu,	§ 2 ust. 3	3. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego może, poza opłatami, o których	**uwaga nieuwzględniona** – należy wskazać, że propozycję konsultanta realizuje § 2 ust. 4 projektu, : *Zarządzający lotniskiem użytku publicznego może pobierać opłaty lotniskowe za usługi dodatkowe (opłaty dodatkowe), których zakres wykracza poza usługi standardowe określone w ust. 1-3.* Wskazuje ono wprost, że usługi, o których mowa w § 2 ust 1-3 są usługami standardowymi.

			zapewnieniem ochrony i kontroli bezpieczeństwa ładunków (towarów i poczty) oraz z zapewnieniem ochrony statku powietrznego na płycie postojowej."		mowa w ust. 1, ustalić odrębne opłaty lotniskowe za usługi standardowe związane z zapewnieniem ochrony i kontrolę bezpieczeństwa pasażerów i ich bagażu, zapewnieniem ochrony i kontroli bezpieczeństwa ładunków (towarów i poczty) oraz z zapewnieniem ochrony statku powietrznego na płycie postojowej.	
29.	PPL	2	1. Zwracamy uwagę na niewłaściwe przeciwstawianie i traktowanie zamiennie kosztu kapitału własnego i marzy zysku, jak to zostało zapisane w § 6 ust. 2. Koszt kapitału własnego stanowi wynagrodzenie z tytułu zaangażowania przez przedsiębiorcę kapitału z przeznaczeniem na finansowanie prowadzonej działalności, z uwzględnieniem ryzyka prowadzonej działalności. Koszt kapitału własnego odzwierciedla wartość zaangażowanego kapitału własnego, tak jak amortyzacja odzwierciedla wartość zaangażowanych środków trwałych. Zarobkowy charakter prowadzonej działalności oznacza dążenie do osiągnięcia zysku przekraczającego koszt zaangażowanego kapitału, który pozwala na pomnażanie wartości przedsiębiorstwa. Przedstawienie jako alternatywy możliwości uwzględnienia kosztu kapitału własnego (czyli braku możliwości osiągania zysku ekonomicznego) albo	§ 6 ust. 2		**uwaga częściowo uwzględniona** – uwzględniono uwagę w części dotyczącej bardziej precyzyjnego zdefiniowania kosztu kapitału własnego, stosownie uzupełniając treść § 6 ust. 2 (w konsekwencji odpowiednio zmodyfikowano brzmienie ust. 3). Nie uwzględniono natomiast uwagi w części dotyczącej dopuszczenia uwzględniania równocześnie kosztu kapitału własnego i marży zysku oraz zastąpienia odniesienia do kosztów finansowych i kosztu kapitału własnego odniesieniem do średniego ważonego kosztu kapitału. Posługiwanie się w projekcie pojęciami koszt kapitału własnego albo uzasadnionej marży zysku jest związane m.in. z zapisami § 6 ust.3, który wskazuje, że marża zysku nie może być uwzględniana w przypadku opłat za zapewnienie ochrony i bezpieczeństwa pasażerów i ich bagażu oraz ładunków (towarów i poczty) oraz opłat lotniskowych za ochronę statku powietrznego na płycie postojowej jak i opłaty hałasowej. Wskazać należy, iż koszt kapitału stanowi - z punktu widzenia księgowego - de facto regulowany zysk przedsiębiorstwa. Odpowiada on

			marży zysku (której sposób obliczania i wysokość nie zostały w projekcie określone) oznacza dla zarządzającego lotniskiem prawo wyboru między działalnością o charakterze non-profit a działalnością zarobkową nastawioną na zysk. Skoro opłaty lotniskowe mogą być ustalane na poziomie uwzględniającym zarobkowy charakter działalności przedsiębiorstwa, to zarządzający lotniskiem powinien mieć prawo do uwzględnienia kosztu kapitału własnego plus uzasadnionej marży zysku. Uwzględniając wyłącznie koszt zaangażowanego kapitału własnego przedsiębiorca nie zarabia, jego działanie ma wówczas charakter działalności non-profit, nie nastawionej na osiąganie zysku. Podejście zawarte w projekcie jest również niezgodne z zasadami ICAO ujętymi w Doc. 9082/9, gdzie wyraźnie w rozdziale II ust. 2 pkt i) jest mowa, że podstawa kosztowa opłat lotniskowych może uwzględniać koszt kapitału, a w pkt viii) że port może osiągać przychody przekraczające wszystkie koszty bezpośrednie i pośrednie dla osiągnięcia rozsądnego zwrotu z aktywów na poziomie wystarczającym do zapewnienia efektywnego finansowania na rynkach kapitałowych i odpowiedniego wynagrodzenia posiadaczy kapitału własnego. Zwrot z kapitału własnego na poziomie kosztu tego kapitału takiego wynagrodzenia nie stanowi. Ponadto sugerujemy, aby zamiast odrębnego wyszczególniania kosztów finansowych kapitału obcego oraz kosztu kapitału własnego uwzględnić możliwość obliczania jako jednego z elementów kosztów stanowiącego podstawę ustalania opłat lotniskowych średniego ważonego kosztu kapitału. Przy obliczaniu średniego ważonego kosztu kapitału uwzględnia się zarówno koszt kapitału własnego, jak i obcego oraz proporcję finansowania działalności z każdego z tych źródeł. Proponujemy również bardziej precyzyjne zdefiniowanie sposobu kalkulacji kosztu kapitału własnego, stanowiącego element średnioważonego kosztu kapitału, z uwzględnieniem: 1) składnika wolnego od ryzyka, skalkulowanego w oparciu o oprocentowanie nie wyższe niż średnioważone oprocentowanie papierów dłużnych emitowanych przez Skarb Państwa występujące na koniec każdego miesiąca w okresie 12 miesięcy przed rozpoczęciem konsultacji projektu opłat; 2) premii za ryzyko.			wynagrodzeniu właścicieli na poziomie dochodu jaki osiągnęliby inwestując swój kapitał w inny sposób. Tym samym nie można uznać, że koszt ten, będący kategorią ekonomiczną a nie księgową, nie stanowi zysku. Jednocześnie, z wyłączeniem opłat związanych z ochroną oraz hałasem, istnieje możliwość uwzględnienia przy ustalaniu opłat marży zysku, która może przewyższać koszt kapitału. Tym samym aktualnie proponowane przepisy w praktyce umożliwiają realizację celu wskazanego w uwadze PPL, a także zgodne są z politykami ICAO określonymi w Doc. 9082.
30.	PPL	3	Konsekwentnie, w odniesieniu do opłat nie uwzględniających możliwości realizacji zarobkowego celu działalności przedsiębiorstwa, o których mowa w § 6 ust. 3, należy dopuścić możliwość uwzględniania średniego ważonego kosztu kapitału, ale bez prawa do naliczania marży zysku. Tym samym uwzględniona	§ 6 ust. 3	Brak	**uwaga nieuwzględniona** – w związku z odniesieniem do wartości kosztów odpowiadających kategoriom kosztów księgowych, w ramach których mieści się koszt kapitału obcego (koszt finansowy), pozostawiono odniesienie jedynie do kosztu kapitału własnego. Przy czym skutek tych postanowień jest tożsamy ze skutkiem przepisów proponowanych przez PPL, dopuszczając możliwość

			będzie zasada non-profit ustalania tych opłat.			uwzględnienia w opłatach, zarówno kosztu kapitału obcego, jak i własnego.
31.	PPL	4	W § 7 ust. 4 występuje sprzeczność między treścią główną ust. 4 a treścią pkt 5. W treści głównej wyłącza się koszty utrzymania płyty postojowej z kosztów będących podstawą ustalenia opłaty startowej lub za lądowanie, a jednocześnie pkt 5 dopuszcza uwzględnienie tych kosztów. Proponujemy wykreślenie z treści głównej ust. 4 wyrazów „i płyty postojowej". Część kosztów płyt postojowych nie uwzględniona w opłacie postojowej powinna być uwzględniana jako podstawa ustalania opłaty za start lub lądowanie (zwłaszcza w tych portach lotniczych, gdzie określa się czas, za który nie pobiera się opłaty postojowej). W przeciwnym razie przewoźnicy podlegający opłacie postojowej subsydiowaliby przewoźników mieszczących się w czasie wolnym od opłaty.	§ 7 ust. 4	Brak	**uwaga uwzględniona** - zrezygnowano w zdaniu wstępnym § 7 ust. 4 z określenia „i płyty postojowej". § 7 ust. 4 pkt 5 wprost wskazuje, że uwzględnia się koszty utrzymania i zabezpieczenia oświetlenia płyty lotniska i płyt postojowych oraz ich udostępnienia dla statków powietrznych na czas niezbędny do wykonania czynności serwisowych i ładunkowych – tylko w części nieobjętej opłatą postojową.
32.	PPL	5	W § 8 ust. 2 należy doprecyzować, że czas postoju na płycie jest to czas blokowy - od zatrzymania się statku powietrznego na miejscu parkingowym po kołowaniu po lądowaniu do rozpoczęcia kołowania lub odholowania do startu lub poza płytę postojową. Powstaje też wątpliwość w zakresie sposobu liczenia czasu postoju przy przekołowywaniu lub przeholowywaniu statku powietrznego z jednego stanowiska postojowego (zwanego w projekcie miejscem parkingowym) na drugie. Po takiej operacji czas postoju powinien biec dalej, a nie być liczony od nowa. W projekcie rozporządzenia tego nie sprecyzowano i można by to interpretować, ze po zmianie stanowiska postojowego czas postoju jest naliczany od nowa. Ma to znaczenie w portach lotniczych stosujących czas wolny od opłaty. Zmiana stanowiska powodująca ponowne prawo do naliczenia czasu wolnego od opłaty w sposób niczym nieuzasadniony zmniejszałaby obciążenie danego przewoźnika opłatą postojową. Proponujemy następujący zapis ust. 2: „2. Czasem postoju statku powietrznego jest czas blokowy od zatrzymania się statku powietrznego po kotowaniu po lądowaniu, do rozpoczęcia kotowania lub odholowania do startu lub poza płytę postojową. W przypadku zmiany miejsca parkingowego przy ustalaniu opłaty postojowej uwzględnia się łączny czas postoju na płycie postojowej."	§ 8 ust. 2	„2. Czasem postoju statku powietrznego jest czas blokowy od zatrzymania się statku powietrznego po kołowaniu po lądowaniu, do rozpoczęcia kołowania lub odholowania do startu lub poza płytę postojową. W przypadku zmiany miejsca parkingowego przy ustalaniu opłaty postojowej uwzględnia	**uwaga częściowo uwzględniona** - doprecyzowano postanowienia § 8 ust. 2 w zakresie momentu rozpoczęcia i zakończenia liczenia czasu postoju. Natomiast w odniesieniu do kwestii skutków zmiany stanowiska postojowego dla pobierania opłaty w związku z § 8 ust. 4 kwestia ta powinna zostać uregulowana w treści taryfy opłat lotniskowych.

					się łączny czas postoju na płycie postojowej."	
33.	PPL	6	W § 11 ust. 2 zawarte jest stwierdzenie, ze opłata hałasowa nie powinna być ustanowiona na poziomie zaporowym dla operacji niektórych typów statków powietrznych. Tymczasem jednym z zadań opłaty hałasowej jest ograniczanie operacji najbardziej hałaśliwych statków powietrznych, zwłaszcza w godzinach nocnych. W odniesieniu do najbardziej hałaśliwych statków powietrznych uzasadnione jest zatem wprowadzenie opłaty hałasowej na poziomie ograniczającym liczbę takich operacji. Proponujemy usunięcie tego zapisu.	§ 11 ust. 2	brak	**uwaga nieuwzględniona** - przepis mówiący, że opłata hałasowa nie powinna być ustanowiona na poziomie zaporowym dla operacji niektórych typów statków powietrznych został wprowadzony celowo i jest konsekwencją § 11 ust. 1 wskazującego, że wysokość opłaty hałasowej musi być ustalona w oparciu o koszty ochrony środowiska przed hałasem i poziomu hałasu wytwarzanego przez statek powietrzny.
34.	PPL	7	W § 14 ust. 1 proponuje się wykreślenie słowa „poszczególnych". Jest to wymóg nadmierny w stosunku do postanowień ustawy oraz dyrektywy UE w sprawie opłat lotniskowych. Wymóg Dyrektywy dotyczy przedstawienia „przychodów z różnych opłat i łącznego kosztu objętych nimi usług", a nie kosztów poszczególnych usług.	§ 14 ust. 1	W §14 ust. 1 proponuje się wykreślenie słowa „poszczególnych".	**uwaga uwzględniona** - biorąc pod uwagę przepisy dyrektywy można uznać uwagę PPL. Zamiast słowa "poszczególnych" w § 14 ust. 1 użyto słowa "wszystkich".
35.	PPL	8	Należałoby doprecyzować postanowienia art. 77 ust. 1 ustawy odnośnie podmiotów reprezentujących przewoźników lotniczych, szczególnie w kontekście zapisów art. 77c ust. 5, wyłączających prawo do udziału w konsultacjach przewoźników, którzy nie przedstawili zarządzającemu lotniskiem danych, o których mowa w ust. 4. Proponujemy wprowadzenie wymogu przedstawienia przez przewoźników stosownego upoważnienia do ich reprezentowania w procesie konsultacji przez maksymalnie jeden wskazany podmiot lub przedstawienie wraz z wymaganymi informacjami oświadczenia o braku upoważnień w tym względzie i osobistym udziale w konsultacjach prowadzonych przez Zarządzającego przedstawiciela/i przewoźnika. Umożliwi to weryfikację spełnienia warunku, o którym mowa w art. 77c ust. 5 przez przewoźników reprezentowanych przez dany podmiot. Nie jest jasne, czy przewoźnik może być jednocześnie reprezentowany przez kilka podmiotów, a dodatkowo np. sam brać udział w konsultacjach. W przeszłości pojawiał się problem, że stowarzyszenie, którego członkiem był dany przewoźnik przedstawiało odmienne, niż ten przewoźnik stanowisko w procesie konsultacji. W związku z tym proponujemy dodanie w §14 ust. 2 po pkt 4 następującego tekstu:	§ 14 ust. 2	„wraz z oświadczeniem przewoźnika o osobistym jego udziale w konsultacjach lub stosownym upoważnieniem dla wskazanego jednego podmiotu, o którym mowa w art. 77 ust. 1 do reprezentowania go w	**uwaga częściowo uwzględniona** - została uwzględniona część uwagi dotycząca reprezentowania przewoźników przez inne podmioty. Przewoźnik, który w wyniku niewywiązania się z obowiązku, o którym mowa w art. 77c ust. 4 ustawy, traci prawo udziału w konsultacjach, a tym samym prawo do przedstawiania opinii, o której mowa w art. 77 ust. 4, co w konsekwencji prowadzi do braku konieczności odnoszenia się do opinii przedstawionej przez takiego przewoźnika przez zarządzającego lotniskiem.

			„wraz z oświadczeniem przewoźnika o osobistym jego udziale w konsultacjach lub stosownym upoważnieniem dla wskazanego jednego podmiotu, o którym mowa w art. 77 ust. 1 do reprezentowania go w procesie konsultacji". W tym kontekście pojawia się również pytanie, czy zarządzający lotniskiem jest zobowiązany do uwzględnienia i odpowiedzi na opinie, o których mowa w art. 77 ust. 4 ustawy przedstawione przez przewoźników wyłączonych z udziału w konsultacjach na mocy art. 77c ust. 5. Naszym zdaniem w rozporządzeniu należałoby to sprecyzować.		procesie konsultacji"	
36.	PPL	9	Pożądane byłoby doprecyzowanie w rozporządzeniu postanowień art. 77 ust. 2 pkt 2 ustawy w zakresie sposobu liczenia liczby lotów. Należałoby wprowadzić zapis precyzujący, że jako jeden lot w rozumieniu art. 77 ust. 2 pkt 2 ustawy należy rozumieć wykonanie w porcie lotniczym łącznie operacji startu i lądowania. Należałoby również doprecyzować, jak należy rozumieć kontynuację wykonywania przewozów w okresie prowadzenia konsultacji w przypadku nieregularnych, sporadycznie wykonywanych operacji.	uwaga ogólna	brak	**uwaga nieuwzględniona** - materia ustawowa, wymaga zmiany w ustawie – Prawo lotnicze.
37.	PPL	10	W rozporządzeniu nie uwzględnia się przewidzianej w art. 77d ust. 3 ustawy możliwości zmiany poszczególnych postanowień taryfy opłat lotniskowych, a nie całej taryfy. W odniesieniu do zmiany poszczególnych postanowień taryfy należałoby wyraźnie zapisać, zgodnie z możliwością, jaką daje ustawa, że konsultacje i zatwierdzanie opłat przez Prezesa Urzędu dotyczą jedynie wprowadzanych zmian, a nie całej taryfy.	uwaga ogólna	brak	**uwaga uwzględniona** - dodano § 16 ust. 3 do projektu rozporządzenia.
38.	PPL	11	W § 2 ust. 1 przedstawiono zbyt zawężające opisy poszczególnych opłat, co może wprowadzać w błąd. Szczególnie dotyczy to opłaty postojowej, którą przedstawiono jako związaną z udostępnieniem miejsc parkingowych oraz ich oświetleniem. Tymczasem § 8 ust. 3 umożliwia uwzględnienie w opłacie postojowej także kosztów ochrony statków powietrznych, a § 8 ust. 5 naliczanie opłaty za postój w hangarze. Proponujemy następujący zapis § 2 ust. 1 pkt 2: „2) miejsc parkingowych na płycie postojowej lub w hangarze - opłata postojowa lub hangarowa;".	§ 2 ust. 1	§ 2 ust. 1 pkt 2: „2) miejsc parkingowych na płycie postojowej lub w hangarze - opłata postojowa lub hangarowa;".	**uwaga uwzględniona** – wykreślono odniesienie do oświetlenia w § 2 ust. 1 pkt 2.
39.	PPL	12	W § 4 ust. 1 pkt 2 niezręczne sformułowanie sugeruje, że użytkownik sprawdza poprawność naliczenia opłaty w momencie wykonywania operacji lotniczej. Proponujemy przeredagowanie.	§ 4 ust. 1 pkt 2	brak	**uwaga uwzględniona** - w § 4 ust. 1 pkt 2. zrezygnowano z wyrażenia „w momencie wykonywania operacji lotniczej".
40.	PPL	13	W § 4 ust. 1 pkt 3 proponujemy użycie liczby mnogiej „użytkowników statków powietrznych", tym bardziej, ze liczba mnoga jest użyta do „eksploatujących statki powietrzne". Obecny	§ 4 ust. 1 pkt 3	brak	**uwaga uwzględniona** - przeredagowano przepis § 4 ust. 1 pkt 3.

			zapis sugeruje wielu użytkowników jednego statku powietrznego, co jest nielogiczne. Analogiczna uwaga dotyczy § 4 ust. 2.			
41.	PPL	14	W § 4 ust. 1 pkt 4 proponujemy usunięcie wyrazów „ i nie może trwać dłużej niż 5 lat". Uważamy, że podawanie z góry określonego maksymalnego terminu obowiązywania zniżek ogranicza zarządzającego lotniskiem w podejściu do reagowania na potrzeby rynku w zakresie polityki cenowej, jeśli jest konieczność stosowania zniżki w okresie dłuższym niż 5 lat. W § 5 ust. 2 proponujemy wykreślenie słowa „księgowej". Koszty planowane nie stanowią kosztów księgowych, staną się nimi po ich poniesieniu i ujęciu w księgach rachunkowych. Ponadto koszt kapitału własnego nie stanowi kosztu księgowego, tylko koszt ekonomiczny.	§ 4 ust. 1 pkt 4 § 5 ust. 2	brak	**uwaga częściowo uwzględniona** - w odniesieniu do § 5 ust 2 skorygowano przepis uwzględniając fakt, iż koszty planowane nie stanowią kosztów księgowych (pojęcie to odnosi się do kosztów poniesionych), natomiast nie uwzględniono uwagi dotyczącej kosztu kapitału. Kwestie dotyczące kosztu kapitału własnego uregulowane zostały w § 6 ust. 2, natomiast koszt kapitału obcego stanowiący koszt finansowy mieści się w pojęciu kosztów zdefiniowanych w § 5 ust. 2. W części dotyczącej 5-letniego okresu obowiązywania zniżek uwaga nieuwzględniona (patrz odniesienie do uwagi PL Gdańsk w poz. 17 tabeli).
42.	PPL	15	W § 6 ust. 1 pkt 7 proponujemy usunięcie ostatniej części zdania „po uwzględnieniu możliwych przychodów z działalności poza lotniczej'.	§ 6 ust. 1 pkt 7	brak	**uwaga nieuwzględniona** - brak uzasadnienia PPL dla zrezygnowania z przedmiotowego rozwiązania . Wskazać przy tym należy, iż możliwość uwzględnienia konieczności zgromadzenia środków na inwestycje powinna być działaniem wyjątkowym podejmowanym tylko w ostateczności, stąd przed takim działaniem należy wyczerpać wszelkie inne dostępne możliwości, w tym finansowanie takich inwestycji ze środków pochodzących z innej działalności.
43.	PPL	16	W § 12 ust. 5 zamiast „opłaty lotniskowej" powinno być „opłat lotniskowych".	§ 12 ust. 5	brak	**uwaga uwzględniona** - zmieniono § 12 ust. 5
44.	PPL	17	W § 13 ust. 5 należałoby doprecyzować, czyj wniosek powoduje konieczność zorganizowania spotkania. Czy wystarczy wniosek jednego przewoźnika uczestniczącego w konsultacjach, który wykonał kilkanaście operacji. Proponujemy doprecyzowanie, że wniosek taki powinien być zgłoszony przez większość przewoźników spośród uczestniczących w konsultacjach, mierzoną liczbą jednostek obsługiwanego ruchu (WLU - pasażerów lub 100 kg ładunków).	§ 13 ust. 5	brak	**uwaga częściowo uwzględniona** - doprecyzowano zapisy § 12 projektu rozporządzenia z uwzględnieniem uwagi zgłoszonej przez PL Poznań. W odniesieniu do propozycji wskazania, że spotkanie powinno odbyć się w terminie odpowiadającym większości użytkowników uwaga nie została uwzględniona – ULC nie widzi konieczności ustalania terminu konsultacji z większością podmiotów. Należy także wskazać, że niemożliwość uczestniczenia w spotkaniu konsultacyjnym nie uniemożliwia skonsultowania taryfy. Taryfa będzie skonsultowana zz pozostałymi podmiotami w formie pisemnej.
45.	PPL	18	W § 14 ust. 1 pkt 6 sformułowanie „zmiany ruchu lotniczego" jest niejasne. Proponujemy zapis: „prognozy ruchu lotniczego, wysokości opłat lotniskowych i planowane na lotnisku użytku publicznego główne inwestycje, obejmujące rok, w którym są prowadzone konsultacje oraz 2 lata następne."	§ 14 ust. 1 pkt 6	„prognozy ruchu lotniczego, wysokości opłat lotniskowych i planowane na lotnisku użytku publicznego główne inwestycje, obejmujące	**uwaga uwzględniona** - doprecyzowano postanowienia § 14 ust. 1 pkt 6

					rok, w którym są prowadzone konsultacje oraz 2 lata następne."	
46.	PPL	19	Zapis § 14 ust. 1 pkt 7 należałoby doprecyzować w jaki sposób, w jakich jednostkach i w odniesieniu do jakich wielkości należy przedstawić stopień wykorzystania infrastruktury.	§ 14 ust. 1 pkt 7	brak	**uwaga nieuwzględniona** - zdaniem ULC nie ma konieczności doprecyzowania i wskazania wprost sposobu, w jaki należy przedstawiać stopień wykorzystania infrastruktury.
47.	PPL	20	Proponujemy w § 16 ust. 1 zmianę słowa „uzasadnienie" na „dodatkowe informacje". Treść większości wymaganych informacji (jak np. termin wejścia w życie czy zakres i warunki świadczenia usług nie są elementami uzasadnienia zmiany opłat).	§ 16 ust. 1	brak	**uwaga nieuwzględniona** – brak jest możliwości zmiany określenia uzasadnienie, gdyż takim pojęciem posługuje się ustawa – Prawo lotnicze w art. 77d ust. 1.
48.	PPL	21	W §16 ust. 2 pkt 2 wyrazy "obejmującego co najmniej 2 lata" proponujemy zastąpić wyrazami „o których mowa w § 5 ust. 2".	§ 16 ust. 2 pkt 2	brak	**uwaga uwzględniona –** zastąpiono dotychczasowe postanowienie następującym sformułowaniem: „planu gospodarczego, o którym mowa w § 5 ust. 2"
49.	PPL	22	Proponujemy zachowanie w § 18 ust. 2 rozporządzenia zapisów art. 77h ust. 2 ustawy lub odniesienie się bezpośrednio do nich. Treść publikowanej w AIP taryfy opłat rożni się od zatwierdzonej taryfy, np. w zakresie warunków płatności i innych elementów informacyjnych (konkretne adresy przekazywanych informacji, terminy itp.). Zapis w projekcie rozporządzenia zawęża możliwość publikacji do zatwierdzonej taryfy.	§ 18 ust. 2	brak	**uwaga uwzględniona** - doprecyzowano przepis § 18 ust. 2 wskazując na dodatkowe informacje jakie zarządzający może przekazać do publikacji w AIP, a które nie wymagają wcześniejszego zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu.
50.	ZRPL	1	„Jeżeli celem udzielanych 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 jest ograniczone w czasie i nie może trwać dłużej niż 5 lat." Funkcjonujące na gruncie obowiązującego rozporządzenia z 2013 r. w sprawie opłat lotniskowych, jak i utrzymane na gruncie projektu ograniczenie długości trwania zniżek do 5 lata ZRPL ocenia jako regulacje niekorzystną zarówno dla linii lotniczych, jak i portów lotniczych. Rozwiązane to nie przynosi korzyści wskazanym podmiotom, a wręcz utrudnia działalność, uniemożliwiając stabilizacje strategii działania w dłuższym okresie. Oczywiście zniżki nie mogą być skierowane do konkretnej linii lotniczej, a do wszystkich przewoźników spełniających warunki otrzymania zniżki. Celem udzielenia zniżek powinno być utrzymanie nowo otwartych połączeń, zwiększenie częstotliwości już istniejących, a także zwiększenie ilości połączeń	§ 4 ust. 3		**uwaga nieuwzględniona** - patrz odniesienie do uwagi PL Gdańsk w poz. 17 tabeli

			dostępnych z danego portu lotniczego. Zgodnie z brzmieniem tego zapisu linie lotnicze mogą utracić nabyte już wcześniej prawo do zniżek (taryfa dzisiaj przewiduje np. 20 lat, a po zmianie automatycznie będzie skrócona do 5 lat). Spowoduje to istotną zmianę dotychczasowych warunków ekonomicznych operowania z danego portu lotniczego a także spowoduje znaczące skrócenie perspektywy planowania działalności przez przewoźników lotniczych, zwiększając znaczenie elementu doraźności i tymczasowości. To z kolei odbije się na zarządzających portami lotniczymi, którzy planując działalność, w tym rozwój infrastruktury, mają na uwadze okresy kilkunastoletnie czy tez kilkudziesięcioletnie (jak ma to miejsce w przypadku planów generalnych). ZRPL stoi na stanowisku, ze przy zachowaniu zasad niedyskryminacji, zarządzający jak i linie lotnicze winni mieć możliwość korzystania z mechanizmu zniżek w znacznie dłuższej perspektywie czasowej. Opłaty lotniskowe i ich wysokość kwestią decyzji biznesowej zarządzającego, który ustala ich wysokość w oparciu o przepisy prawa, ale uwzględniając także uwarunkowania rynkowe danego portu. Decyzje te podlegają zarówno konsultacjom z użytkownikami portu jak i kontroli regulatora rynku, jakim jest ULC, a tym samym nie może być mowy o ich dowolności. To z kolei prowadzi do wniosku, ze nie jest celowe wprowadzanie tak krótkiej perspektywy utrzymywania systemu zniżek.			
51.	ZRPL	2	ZRPL proponuje nadanie § 6 ust. 1 pkt 3 następującego brzmienia: *„3) koszty infrastruktury, w tym koszt amortyzacji oraz planowanej amortyzacji od rozpoczętych inwestycji*	§ 6 ust. 1 pkt 3	brak	**uwaga nieuwzględniona** - koszt środków trwałych w budowie nie jest tym samym co koszt amortyzacji rozpoczętych inwestycji. Ponadto ZRPL nie uzasadnił co przemawia za taką zmianą. W związku z powyższym zmiana jest niezasadna.
52.	ZRPL	3	§ 8 ust. 3 wymienia enumeratywnie koszty, które mogą być w szczególności brane pod uwagę przy ustalaniu opłaty postojowej. Nie przewiduje on jednak kosztów utrzymania służby zarzadzania płytą, której ustanowienie będzie wymagane od 1 stycznia 2014 r. Słowo „w szczególności" wskazuje, że nie jest to katalog zamknięty, jednakże celem uniknięcia wątpliwości w trakcie procesu konsultacji taryf, ZRPL proponuje dodanie pkt 4) w brzmieniu: „utrzymania służb lub podjęcia działań wymaganych przepisami prawa lub których wprowadzenie jest celowe z uwagi na zachowanie bezpieczeństwa i efektywności operacji w porcie lotniczym"	§ 8 ust. 3	dodanie pkt. 4) w brzmieniu: „utrzymania służb lub podjęcia działań wymaganych przepisami prawa lub których wprowadzenie jest celowe z uwagi na	**uwaga częściowo uwzględniona** - uzupełniono katalog kosztów o odniesienie do wymaganych prawem służb. Ponadto należy wskazać, iż katalog otwarty daje możliwość wliczenia innych, nie wymienionych w treści § 8 ust. 3 elementów, szczególnie tych, które wynikają z nowych obowiązków nałożonych na zarządzającego lotniskiem użytku publicznego przepisami prawa.

					zachowanie bezpieczeństwa i efektywności operacji w porcie lotniczym"	
53.	ZRPL	4	Regulacje dotyczącą opłaty za bezpieczeństwo (dalej „opłaty security") ZRPL ocenia pozytywnie co do sposobu jej obliczania i zastosowania mechanizmów wyrównawczych. Opłata ta w swym charakterze jest podobna do opłaty z tytułu świadczenia usług związanych z obsługą pasażerów niepełnosprawnych oraz pasażerów o ograniczonej sprawności ruchowej (PRM). Przy ustalaniu opłaty PRM, jak i w przypadku opłaty security, zarządzający nie dysponuje dowolnością w zakresie określenia jej wysokości, gdyż nie może ona przekroczyć określonych przez ustawodawcę kosztów. W przypadku opłaty security są to koszty zapewnienia ochrony i kontroli bezpieczeństwa pasażerów i ich bagażu lub ładunków (towarów i poczty) lub koszty ochrony parkujących statków powietrznych. Biorąc pod uwagę powyższe, posiłkując się jednocześnie sprawdzonym mechanizmem ustalania opłaty PRM, ZRPL postuluje, aby do obliczania opłaty security ustawodawca przewidział zastosowanie takiego samego mechanizmu, bez konieczności przeprowadzania konsultacji z przewoźnikami. Konsultacje w przypadku opłaty security są bowiem bezcelowe, a jedynie wydłużają proces ustalania wysokości tej opłaty. Mając bowiem dokładnie określoną bazę kosztową do zastosowania, trudno dopatrzeć się elementów kosztowych, które mogłyby podlegać konsultacjom. Konsultacje te w istocie nie mogłyby zmierzać ani do podwyższenia opłaty security (co zresztą byłoby sprzeczne z ideą konsultacji) ani też do obniżenia tej opłaty i ustalenia jej wysokości poniżej kosztów ponoszonych przez zarządzającego. Zarządzający, będąc podmiotem odpowiedzialnym za kontrolę bezpieczeństwa w porcie lotniczym, podejmuje decyzję o zakupie sprzętu, zleceniu usługi na zewnątrz, procedurach do zastosowania, wysokości ubezpieczenia, zgodnie z wymogami prawa, najlepszą wiedzą, doświadczeniem i uwarunkowaniami w porcie lotniczym. To na zarządzającego portem lotniczym został w drodze ustawy przeniesiony obowiązek takiego zorganizowania służb security, aby zapewniały one oczekiwany poziom bezpieczeństwa. Tego rodzaju działania wiążą się zarówno z określonymi kosztami, jak i ryzykiem	§ 12	brak	**uwaga nieuwzględniona** - materia ustawowa. Kwestia konsultacji zmiany taryfy została określona w ustawie – Prawo lotnicze, gdzie nie przewidziano możliwości wyłączenia stosowania tego wymogu do którejkolwiek z opłat. Tym samym kwestia ewentualnego wyłączenia z rygoru konsultacji opłat za zapewnienie bezpieczeństwa powinna nastąpić w drodze ustawy, a nie rozporządzenia. Jednocześnie wskazać należy, iż zarówno przepisy ustawy, jak i rozporządzenia, przewidują możliwość ograniczenia konsultacji jedynie do jednego – podlegającego zmianie – elementu taryfy, co powinno uprościć proces wprowadzania zmian w zakresie wysokości opłat za ochronę.

			zarządzającego. Nie można zatem oczekiwać od przewoźników, że będą odnosić się do elementów kosztowych, kwestionując np. wysokość polisy ubezpieczenia od terroryzmu, którą zawarł zarządzający. Z uwagi na powyższe, ZRPL postuluje wyłączenie opłaty security spod obowiązku konsultacji i wprowadzenie następującej procedury jej ustalania: Ustalenie wysokości opłaty security przez zarządzającego; Przełożenie taryfy do konsultacji z przewoźnikami, gdzie opłata security jest elementem nie podlegającym konsultacjom; w przypadku zmiany wysokości tej opłaty, także nie byłaby ona poddawana konsultacjom; Przedłożenie taryfy do Prezesa ULC lub odpowiednio przedłożenie informacji o zmianie wysokości opłaty security Wyłączenie opłaty security spod mechanizmu zaskarżenia i kontroli przewidzianego w art. 77b i 77c, a zastosowanie rozwiązania, w którym na żądanie Prezesa Urzędu każdy zarządzający byłby zobowiązany do przedstawienia szczegółowej informacji dotyczącej kosztów zapewnienia tych usług i kalkulacji stawek opłat za nie. Na podstawie uzyskanych informacji Prezes Urzędu mógłby nakazać, w drodze decyzji, zmianę wysokości opłat, jeżeli stwierdziłby naruszenie zasad ich ustalania określonych na gruncie rozporządzenia. Biorąc pod uwagę powyższą argumentację, w szczególności charakter opłaty security, jak i dokładnie określone podstawy kosztowe do jej ustalania, ZRPL postuluje o wyłączenie opłaty security spod obowiązku konsultacji.			
54.	ZRPL	5	Na tym tle ZRPL ponownie podnosi odrębny od innych opłat lotniskowych charakter opłaty security. Opłata ta nie ma na celu przyniesienie zysku zarządzającemu, a jedynie pokrycie kosztów wykonywania zadań z zakresu kontroli bezpieczeństwa, przejętych przez zarządzających w marcu 2013 r. Są to w istocie zadania państwa wykonywane przez podmioty prywatne zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, gdzie zarządzający ma jasno określone, wysokie wymagania co do zakresu, sposobu i jakości świadczonych usług. Dlatego w przekonaniu ZRPL opłata z tytułu świadczenia tych usług winna mieć charakter obligatoryjny, tak jak obligatoryjne jest świadczenie rzeczonych usług przez zarządzających. Brak obowiązku pobierania tej opłaty nie tylko stawia porty lotnicze w trudnej pozycji negocjacyjnej z liniami lotniczymi, które w realiach dzisiejszego rynku są trudnym	uwaga ogólna	brak	**uwaga nieuwzględniona** - materia ustawowa. Przepisy projektu rozporządzenia w sprawie opłat lotniskowych nie mogą naruszać przepisów art. 75 ustawy – Prawo lotnicze, który stanowi, że zarządzający lotniskiem może (a nie musi) 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). Nie jest więc możliwe wskazanie na obligatoryjny charakter ustanowienia opłaty za ochronę na gruncie projektowanego rozporządzenia.

			partnerem, ale także doprowadza do powstawania zjawiska wewnętrznej szkodliwej konkurencji pomiędzy portami lotniczymi w obszarze usług, które nie mają charakteru komercyjnego i w obszarze, gdzie nie powinno zachodzić jakiekolwiek zjawisko konkurencji. ZRPL podnosi bowiem, ze koszty z zakresu security w portach lotniczych o rocznej ilości pasażerów np. 1 mln a 2,5 mln nie są proporcjonalne w stosunku do obsłużonej ilości pasażerów, tj. mniejsze porty jeszcze dotkliwiej odczuwają ciężar wykonywania tych zadań. Większe porty lotnicze mogą zatem znaleźć się w pozycji uprzywilejowanej w stosunku do portów mniejszych, posiadają bowiem potencjał, który pozwala na zrównoważenie kosztów security przychodami z innych źródeł, w tym z działalności okołolotniskowej. Mniejsze porty nie mając takiej możliwości mogą być zmuszone do podwyższania opłat celem zbilansowania działalności, a to z kolei może wpływać na zmniejszanie ich konkurencyjności. W przypadku dowolności w zakresie wprowadzenia opłaty security decyzją danego zarządzającego o wprowadzeniu opłaty security staje się zatem jego decyzji biznesowy, podczas gdy zadania z zakresu security nie maja charakteru komercyjnego. Brak wprowadzenia opłaty w obawie przed utratą przewoźników, może prowadzić do podejmowania oszczędności w tym obszarze, a tym samym do spadku jakości tych usług i obniżenia poziomu bezpieczeństwa. Dlatego ZRPL podkreśla, ze opłata security nie powinna stanowić elementu konkurencyjnego pomiędzy portami, a stanowić pokrycie kosztów zadań wykonywanych przez zarządzającego w imieniu państwa, winna być opłaty obligatoryjny. ZRPL ponownie podnosi te kwestie, wnosząc o podjęcie jej przez ULC i uwzględnienie głosu ZRPL w tym zakresie.			
55.	ZRPL	6	ZRPL postuluje o wprowadzenie dodatkowego paragrafu po § 17 rozporządzenia w brzmieniu: „Zmiany wysokości opłat lotniskowych, o których mowa w § 2, wprowadzane są odpowiednio w trybie wskazanym w art. 77b albo 77c ustawy w zależności od lotniska, którego opłaty te dotyczą." Zapis ten jednoznacznie wskazałby na możliwość zmiany poszczególnych opłat lotniskowych przewidzianych w taryfie, bez konieczności zmiany całej taryfy, a tym samym z możliwości zastosowania procedury konsultacji tylko do elementów taryfy podlegających zmianie. Mechanizm taki miałby zastosowanie w sytuacji, gdy dokonywana byłaby pojedyncza zmiana taryfy, tj. zmiana w zakresie jednego, czy dwóch rodzajów opłat, lub zmiana polegająca na dodaniu nowej opłaty. Taka zmiana nie wymagałaby przedkładania całej taryfy do konsultacji, a następnie do Prezesa	§ 17, § 12	„Zmiany wysokości opłat lotniskowych, o których mowa w § 2, wprowadzane są odpowiednio w trybie wskazanym w art. 77b albo 77c ustawy. w	**uwaga nieuwzględniona** - możliwość przedłożenia tylko zmian poszczególnych elementów taryfy wynika wprost z ustawy – Prawo lotnicze (art. 77b ust. 8 oraz art. 77d ust. 3). Nie ma więc konieczności powielania takiego przepisu w rozporządzeniu.

			ULC, ale jedynie tego elementu, który ulega zmianie lub jest dodawany. W przypadku przyjęcia powyższego postulatu ZRPL, wnioskujemy o wykreślenie z § 12 ustępu 6, gdyż jego pozostawienie byłoby powtórzeniem zapisu postulowanego dodatkowego paragrafu.		zależności od lotniska, którego opłaty te dotyczą."	
56.	PLL LOT	1	Zapis § 6 ust. 3 jest zapisem martwym gdyż zastosowany zgodnie z § 5 ust. 1, przy proponowanym brzmieniu §11 ust 1, § 12 ust. 1 oraz § 12 ust. 3 może narazić zarządzającego na zarzut niegospodarności ze strony właścicieli. Jednocześnie należy zauważyć, że w takiej sytuacji faktyczne koszty zadań państwa, które zostały delegowane na zarządzającego (kontrola bezpieczeństwa) będą wykonywane drożej, bo zarządzający nie jest zobligowany w żaden sposób do ograniczania stopy zysku. Należy zauważyć, że nie ma w przepisach określonych zasad określania uzasadnionej stopy zysku więc należy przyjąć, że określana jest ona uznaniowo. Uzasadnienie: Nie ma nakazu wkalkulowywania kosztu kapitału własnego zaangażowanego w świadczenie usług kontroli bezpieczeństwa oraz przeciwdziałania powstawaniu hałasu i jego skutkom, w podstawę opłat lotniskowych, o których mowa w § 2 ust. 2 i 3. Wystarczy, że tę część kosztów umieści się (tylko raz, zgodnie z § 5 ust. 1) w podstawie kosztowej innej opłaty, np. opłaty pasażerskiej, i już § 6 ust. 3 nie ma zastosowania – można w stosunku do kapitału własnego zaangażowanego w rzeczywistości w świadczenie usług kontroli bezpieczeństwa oraz walki z hałasem i jego skutkami, zastosować uzasadnioną marżę zysku, bez żadnych ograniczeń. Dobrowolne zmniejszanie stopy zysku może, gdy nie ma takiego nakazu, być uznane za działanie wbrew interesom przedsiębiorstwa. Propozycja zmian: Zmienić brzmienie § 11 ust. 1, § 12 ust. 1 oraz § 12 ust. 3.	§ 6 ust. 3	brak	**uwaga częściowo uwzględniona** - dodano w § 6 postanowienie stanowiące, że ust. 3 stosuje się również w przypadku dopłaty hałasowej oraz w przypadku, gdy opłaty za zapewnienie kontroli bezpieczeństwa stanowią część innej opłaty standardowej (§ 6 ust. 4).
57.	PLL LOT	2	Zapis § 6 ust. 4 nie będzie miał praktycznego zastosowania, jeżeli zapis ust. 3 jest w rzeczywistości martwy.	§ 6 ust. 4	brak	**uwaga nieuwzględniona** – dodanie § 6 ust. 4, sprawia, że przepis § 6 ust. 3 nie jest przepisem martwym.

58.	PLL LOT	3	Zgodnie z uwagą i uzasadnieniem dotyczącymi § 6 ust. 3 proponujemy zmianę brzmienia § 11 ust. 1 poprzez wstawienie w zdaniu pierwszym po słowach „ w oparciu o" słowa „wszystkie": Opłatę hałasową albo dopłatę, o której mowa w § 2 ust. 2, ustala się w oparciu o wszystkie koszty, o których mowa w § 7 ust. 4 pkt 8, z uwzględnieniem § 6 ust. 3. Koszty te ustala się na podstawie prowadzonej przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego ewidencji księgowej lub pozaksięgowej pozwalającej na określenie wysokości kosztów związanych z zapewnieniem ochrony środowiska przed nadmiernym hałasem.	§ 11 ust. 1	§ 11. 1. Opłatę hałasową albo dopłatę, o której mowa w § 2 ust. 2, ustala się w oparciu o wszystkie koszty, o których mowa w § 7 ust. 4 pkt 8, z uwzględnieniem § 6 ust. 3. Koszty te ustala się na podstawie prowadzonej przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego ewidencji księgowej lub pozaksięgowej pozwalającej na określenie wysokości kosztów związanych z zapewnieniem ochrony środowiska przed nadmiernym hałasem.	**uwaga nieuwzględniona** - nie wydaje się właściwe zrezygnowanie z możliwości ustanowienia dopłaty hałasowej czy wliczenie kosztów związanych z zapewnieniem z ochroną środowiska przed hałasem w postawę innych opłat lotniskowych

59.	PLL LOT	4	Zgodnie z uwagą i uzasadnieniem dotyczącymi § 6 ust. 3 proponujemy zmianę brzmienia § 12 ust.1 poprzez wstawienie w zdaniu pierwszym po słowach „ w oparciu o" słowa „wszystkie" Opłaty lotniskowe, o których mowa w § 2 ust. 3, na lotniskach użytku publicznego ustala się wyłącznie w oparciu o wszystkie koszty zapewnienia ochrony i kontroli bezpieczeństwa pasażerów i ich bagażu lub ładunków (towarów i poczty) lub koszty ochrony parkujących statków powietrznych, w tym koszty infrastruktury i systemów służących kontroli bezpieczeństwa, personelu zapewniającego ochronę w tym zakresie, w tym także koszty szkolenia tego personelu.	§ 12 ust. 1	§ 12. 1. Opłaty lotniskowe, o których mowa w § 2 ust. 3, na lotniskach użytku publicznego ustala się wyłącznie w oparciu o wszystkie koszty zapewnienia ochrony i kontroli bezpieczeństwa pasażerów i ich bagażu lub ładunków (towarów i poczty) lub koszty ochrony parkujących statków powietrznych, w tym koszty infrastruktury i systemów służących kontroli bezpieczeństwa, personelu zapewniającego ochronę w tym zakresie, w tym także koszty	**uwaga nieuwzględniona** - nie wydaje się właściwe zrezygnowanie z możliwości wliczenie kosztów związanych z zapewnieniem ochrony bezpieczeństwa w podstawę innych opłat lotniskowych. Doprecyzowano jednak zapis § 6 ust. 4 rozporządzenia.

					szkolenia tego personelu.	
60.	PLL LOT	5	Zgodnie z uwagą i uzasadnieniem dotyczącymi § 6 ust. 3 proponujemy zmianę brzmienia § 12 ust. 3 poprzez wstawienie w zdaniu pierwszym po słowach „ na określenie wysokości" słowa „wszystkich"	§ 12 ust. 3	§ 12. 3. Koszty, o których mowa w ust 1, ustala się na podstawie prowadzonej przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego ewidencji księgowej lub pozaksięgowej, pozwalającej na określenie wysokości wszystkich kosztów związanych z zapewnieniem ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym.	**uwaga nieuwzględniona** - nie wydaje się właściwe zrezygnowanie z możliwości wliczenie kosztów związanych z zapewnieniem ochrony bezpieczeństwa w podstawę innych opłat lotniskowych.
61.	PLL LOT	6	W § 13 ust. 4 zarządzający lotniskiem o ruchu poniżej 5 mln pax rocznie nie jest już dłużej zobowiązany do zorganizowania spotkania z użytkownikami w ramach konsultacji chyba, że złożą oni taki wniosek. Nie jest jasne czy wniosek jednego zainteresowanego wystarczy (w § 13 ust. 5 użyta jest liczba mnoga). Nie bardzo wiadomo czego miałyby dotyczyć konsultacje – patrz uwaga do § 14 ust. 1. Proponowane rozwiązanie: Zmienić proponowane brzmienie ust. 5 poprzez dodanie po słowach „na wniosek" słów „co najmniej jednego z (…)". Wprowadzić zmiany	§ 13 ust. 5	§13. 5. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego zobowiązany jest zorganizować spotkanie,	**uwaga nieuwzględniona** - wymóg przeprowadzenia konsultacji wynika bezpośrednio z ustawy Prawo lotnicze. Przed zmianą taryfy opłat lotniskowych każdy zarządzający (bez względu na liczbę obsługiwanych PAX) zobowiązany jest do przeprowadzenia konsultacji. W odniesieniu do formy przeprowadzanych konsultacji - zgodnie z projektowanym rozporządzeniem zarządzający może zorganizować spotkanie konsultacyjne, a musi w przypadku wniosku przewoźnika – niemniej jednak w przypadku podmiotów, które nie mogą wziąć udziału w spotkaniu konsultacyjnym, taryfy musi być skonsultowana z tymi podmiotami w formie pisemnej.

			w §14 ust. 1 .		o którym mowa w ust. 4, na wniosek co najmniej jednego z podmiotów, o których mowa w art. 77 ust. 1 ustawy.	
62.	PLL LOT	7	Ograniczenie obowiązku przedstawienia informacji wymienionych poniżej jedynie do zarządzających lotniskami użytku publicznego, o których mowa w art. 77c ustawy bez nałożenia w tym zakresie żadnych obowiązków na zarządzających lotniskami użytku publicznego, o których mowa w art. 77 b ustawy oznacza, że ci ostatni nie muszą przedstawiać w praktyce żadnych informacji dotyczących kosztów (w tym także decyzji o uwzględnieniu w wysokości opłat lotniskowych konieczności zgromadzenia środków własnych na finansowanie długoterminowych przedsięwzięć inwestycyjnych o dużej skali) i żadnego uzasadnienia projektu zmiany taryfy opłat. Nie wiadomo w tej sytuacji czego miałyby dotyczyć konsultacje na lotniskach, o których mowa w art. 77 b ustawy i jakiego rodzaju opinii oczekuje się w tej sytuacji od użytkowników takiego lotniska. Jedyne opinie jakie przewiduje art 77 ustawy to te na temat wysokości, struktury, zasad naliczania opłat lotniskowych oraz udzielania zniżek od tych opłat. Art. 77 ustawy nie nakłada na zarządzającego lotniskiem użytku publicznego żadnych zobowiązań dotyczących przejrzystości kosztowej taryfy opłat. Proponowany zapis jest krokiem wstecz w stosunku do sytuacji obecnej. Proponowane rozwiązanie: Zmienić brzmienie pierwszego akapitu § 14 ust. 1 poprzez dodanie w pierwszym zdaniu po słowach „użytku publicznego," słów „o którym mowa w art. 77b lub art. 77c ustawy"	§ 14. ust. 1	§ 14. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego, o którym mowa w art. 77b lub art. 77c ustawy, w ramach konsultacji, o którym mowa w art. 77 lub 77c ustawy, przedstawia informacje na temat podstaw przyjętych do określenia systemu i wysokości poszczególnych opłat lotniskowych na danym lotnisku. Informacje te obejmują co najmniej:...	**uwaga nieuwzględniona** - celem zmiany rozporządzenia jest liberalizacja procesu konsultacji taryfy opłat lotniskowych dla małych portów lotniczych. W jej ramach część obligatoryjnych obowiązków zarządzającego lotniskiem użytku publicznego obsługującym poniżej 5 mln pasażerów rocznie ma zostać zamieniona na fakultatywne prawo żądania udzielenia określonych informacji. W związku z powyższym ograniczenie zastosowania § 14 tylko do lotnisk użytku publicznego obsługujących w ciągu roku więcej niż 5 mln pasażerów wynika wprost z postanowień dyrektywy 2009/12/WE. Nie oznacza to jednak, że zarządzający lotniskami poniżej 5 mln PAX nie mają obowiązku przedkładania żadnych informacji. Musi on skonsultować taryfę opłat lotniskowych, w związku z czym powinien przedstawić informacje, które będą w stanie uzasadnić proponowane w taryfie zmiany. Aby jednak ułatwić przeprowadzanie konsultacji w rozporządzeniu określony został także minimalny wykaz informacji jakie należy skonsultować.

63.	PLL LOT	8	Dla zapewnienia przejrzystości kosztowej nie wystarczy przekazać informacji jedynie o całkowitym koszcie ogółu objętych opłatami lotniskowymi usług. Taka informacja nie daje wiedzy, czy i jakie usługi są subsydiowane z opłat pobieranych za inne usługi. Propozycja zmiany: Brzmienie § 14 ust. 1 pkt 4 zmienić poprzez dodanie po słowach „i całkowity koszt" słowa „poszczególnych".	§ 14 ust. 1 pkt 4	§ 14. 1. 4) wysokość przychodów osiąganych z tytułu poszczególnych opłat lotniskowych i całkowity koszt poszczególnych objętych opłatami lotniskowymi usług, poniesionych w roku obrotowym poprzedzającym rok, w którym są prowadzone konsultacje, oraz prognozowane do poniesienia w roku, w którym są prowadzone konsultacje, oraz w roku, w którym nowe opłaty mają wejść w życie;	**uwaga nieuwzględniona** - informacje wymagane do przedłożenia, określone w § 14 wynikają wprost z dyrektywy 2009/12/WE. Jednocześnie wskazujemy, że § 14 mówi o minimum informacji jakie powinny być przekazane, co oznacza, że na żądanie podmiotów, o których mowa w art. 77 ust. 1 ustawy, zarządzający może przedłożyć inne informacje wymagane do uzasadnienia proponowanych w taryfie zmian.
64.	PLL LOT	9	Zgodnie z proponowanym brzmieniem § 15 opłaty lotniskowe pobierane w ramach wspólnego systemu opłat lotniskowych są ustalane zgodnie z zasadami określonymi w § 13, jeżeli żadne z lotnisk objętych systemem nie obsługuje więcej niż 5 mln pax rocznie. Oznacza to, że zgodnie z przesłanym do zaopiniowania projektem rozporządzenia i oryginalnym brzmieniem § 14 , nawet jeżeli razem system obsługuje ponad 5 mln pax rocznie to w	§ 14	Brak	**uwaga nieuwzględniona** – w związku z określeniem minimalnego wykazu informacji przekazywanych w trakcie konsultacji przez porty lotnicze obsługujące nie więcej niż 5 mln PAX nie wydaje się koniecznym uwzględnianie uwagi PLL LOT.

			powyższym przypadku tworzenia systemu przez lotniska użytku publicznego opisane przez art. 77b ustawy, nie ma obowiązku informowania m.in o podstawach kosztowych, o metodzie ustalania opłat, o wykazie usług i elementów infrastruktury udostępnianych w zamian za pobierane opłaty, o wysokości przychodów, wysokości bezzwrotnych środków publicznych, prognozie wysokości opłat lotniskowych, faktycznym stopniu wykorzystania infrastruktury. Daje to całkowity brak gwarancji jakiejkolwiek przejrzystości kosztowej zarówno w poszczególnych portach jak i na poziomie ich systemu i przepływów finansowych pomiędzy portami objętymi systemem. Propozycja zmiany: Uwzględnić zaproponowane zmiany w § 14.			
65.	PLL LOT	10	Zgodnie z proponowanym brzmieniem § 16 ust. 1 pkt 6 – użycie określenia „zestawienie głównych uwag" oznacza, że zarządzający nie musi już informować Prezesa Urzędu o wszystkich uwagach zgłoszonych przez użytkowników podczas konsultacji a tylko o niektórych – tych, które uzna za „główne" (nie ma żadnych dalszych wskazówek w tym względzie, więc pewnie za „główne" może uznać te, które chce). Dowolność w uznaniu, które uwagi są główne, a które nie daje zarządzającemu możliwość stosowania cenzury. Użytkownicy nie mają możliwości stwierdzenia, które z ich uwag zostały w rzeczywistości przekazane do wiadomości Prezesa Urzędu ponieważ nie uczestniczą w dalszej procedurze zatwierdzania taryfy opłat. Stawia to pod znakiem zapytania sens prowadzenia konsultacji. Uważamy, że przekazanie pełnej opinii użytkowników nie powinno być opcjonalne (jak to przewiduje zapis ust. 4) a obligatoryjne. Proponowana zmiana: Zastąpić w tekście pkt 6 słowo „głównych" słowem „wszystkich" oraz wprowadzić zapis dający użytkownikom możliwość pełnej informacji o ich stanowisku jaka jest przekazywana do wiadomości Prezesa Urzędu przez zarządzającego. Wykreślić pkt 4 z ust. 2, zmieniając jednocześnie w ust. 2 numerację pkt. 5 na pkt. 4.	§ 16 ust. 1 pkt 6	§ 16. 1. 6) dokumentację z przeprowadzonych konsultacji, o których mowa w § 13 ust. 2, w szczególności dokumentację potwierdzającą dotrzymanie przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego terminu, o którym mowa w § 13 ust. 2 oraz zestawienie wszystkich uwag zgłoszonych przez podmioty, o	**uwaga częściowo uwzględniona** - zmodyfikowano zapis aby przekazywane były tylko uwagi merytoryczne. Zrezygnowano z zapisu główne. - Należy także zwrócić uwagę na fakt, iż ust. 2 pkt 4 mówi o przekazaniu przez zarządzającego - na prośbę Prezesa Urzędu - kopii opinii podmiotów. Zdaniem ULC nie jest konieczna dalsza modyfikacja przepisu. Podkreślić także należy, iż niezależnie od pozyskania pełnego lub niepełnego wykazu uwag użytkowników, Prezes Urzędu zobowiązany jest do zbadania z urzędu zgodności opłat z przepisami prawa.

					których mowa w art. 77 ust. 1 ustawy. Kopia zestawienia uwag zgłoszonych przez podmioty, o których mowa w art. 77 ust. 1 ustawy, jest przekazywana równolegle do tych podmiotów.	
66.	PLL LOT	11	§ 20 wprowadzając bezterminową ważność dotychczas zatwierdzonych taryf wydaje się sprzeczny z § 4 ust. 3 , który mówi (zgodnie z dyrektywą), że niektóre zniżki mogą być wprowadzone na okres max do 5 lat. Proponowana zmiana: Uwzględnić ograniczenia wynikające z zapisów § 4 ust. 3 w tekście § 20	§ 20	§ 20. Z zastrzeżeniem postanowień § 4 ust. 3 opłaty lotniskowe na lotniskach użytku publicznego zatwierdzone przed dniem wejścia w życie rozporządzenia mogą być pobierane na zasadach dotychczasowych do czasu wejścia w życie nowej taryfy opłat	**uwaga nieuwzględniona** – § 20 jest przepisem o charakterze przejściowym to znaczy takim, który wyłącza konieczność ustalania i zatwierdzania (tam gdzie to konieczne) taryf zgodnie z nowymi przepisami, pomimo, że nowe rozporządzenie wchodzi w życie. Oznacza to, że do czasu podjęcia decyzji o zmianie taryf zarządzający mogą pobierać opłaty na dotychczasowych zasadach, jeśli zaś chcą dokonać zmiany to muszą zastosować nowe regulacje. Przepis § 4 ust. 3 jest przepisem merytorycznym, który nie odbiega w swojej treści od postanowienia już obowiązującego, jak bowiem trzeba podkreślić, rozwiązanie takie (max 5-letni okres zniżek) zostało przyjęte i obowiązuje od dnia 25 stycznia 2013 r. zgodnie z rozp. z dnia 23 stycznia 2013 r. w sprawie opłat lotniskowych (Dz. U. poz. 114).

					lotniskowych zgodnie z trybem wskazanym w art. 77b albo 77c ustawy.	
67.	PLL LOT	12	**Data wejścia w życie nowej taryfy opłat** - Moment wejścia w życie nowej taryfy opłat lotniskowych stanowi kluczowy aspekt z punktu widzenia oceny ryzyka finansowego użytkowników portów lotniczych. Niestety, ani obowiązujące brzmienie Ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (zwanej dalej "Ustawą") ani aktualne i proponowane brzmienie rozporządzenia w sprawie opłat lotniskowych nie stwarza pewnej sytuacji w ocenie tego ryzyka. Sama data wejścia w życie taryfy opłat lotniskowych, wskazana jako planowana (art. 77b ust. 1 i 77d ust. 1 Ustawy) nie może stanowić punktu odniesienia dla operatorów. Prezes ULC może bowiem nakazać zmianę taryfy, co w konsekwencji wpływa na przesuniecie daty jej wejścia w życie. ICAO wydało rekomendacje w zakresie polityki ustanawiania opłat lotniskowych i za usługi nawigacyjne (Doc 9082). Zgodnie z art. 21 pkt. iii) tych wytycznych, informacja dotycząca finalnej decyzji w zakresie rewizji dotychczasowych lub nowych opłat powinna być podana do wiadomości użytkowników portów z co najmniej 1-miesięcznym wyprzedzeniem. Problem jednak w tym, że taryfa opłat lotniskowych, o której zarządzający zawiadamiają Prezesa ULC z odpowiednim wyprzedzeniem przed jej wejściem w życie, nie stanowi finalnej taryfy i może zostać zmieniona w drodze decyzji administracyjnej. Ta niepewność co do terminu wejścia w życie taryfy opłat lotniskowych powoduje, że przewoźnicy lotniczy ponoszą wymierne straty finansowe, zwłaszcza gdy chodzi o opłatę pasażerską czy też opłat za kontrolę bezpieczeństwa, które w efekcie końcowym pobierane są przez wszystkich operatorów od pasażera. Wspomniana we wstępie taryfa opłat dla lotniska w Krakowie została opublikowana na stronie internetowej portu w dniu 28 maja 2013 r., zaś w Dzienniku Urzędowym Prezesa ULC pojawiła się w dniu 31 maja 2013 r. w godzinach popołudniowych. Należy zauważyć, że dopiero oficjalny dokument potwierdzający zmianę taryfy, lub oficjalna publikacja zmienionej taryfy stanowi podstawę do wprowadzenia stosownych zmian w bazie danych taryfowych IATA, z której korzystają systemy rezerwacyjne. W efekcie braku takiej oficjalnej informacji użytkownicy portu nie	uwaga ogólna	Brak	**uwaga nieuwzględniona** - terminy na przekazanie przez zarządzającego taryfy opłat lotniskowych są określone w ustawie – Prawo lotnicze. Z uwagi na to nie jest możliwa zmiana tych terminów w projektowanym rozporządzaniu. Jednocześnie należy wskazać, że w przypadku nakazania zmiany taryfy opłat dla portów obsługujących nie więcej niż 5 mln PAX, Prezes Urzędu w decyzji określa, czy konieczne jest przeprowadzenie konsultacji z użytkownikami. W związku z tym w przypadku modyfikacji powodujących znaczącą zmianę wysokości którejkolwiek z proponowanych opłat lotniskowych Prezes Urzędu nakazałby ponowne przeprowadzenie konsultacji. Tym samym należy uznać, iż istniejąca procedura rzetelnie dba o interesy, zarówno zarządzającego, jak i przewoźników lotniczych (i innych eksploatujących statek powietrzny) w ramach wyznaczonych ustawą ram prawnych.

			dysponowali odpowiednim marginesem czasu, który umożliwiałby implementowanie zmienionej taryfy bez narażania się na poważne konsekwencje finansowe spowodowane liczbą rezerwacji i sprzedanych biletów przed datą wejścia w życie taryfy. Konsekwencje finansowe dla PLL LOT w związku z tak późnym opublikowaniem taryfy opłat dla Krakowa przedstawiają się w sposób przedstawiony w poniższej tabeli. Doc 9082 we wstępie, w pkt. 8 wskazuje na konieczność zachowania równowagi interesów pomiędzy zarządzającymi z jednej strony, a interesami operatorów lotniczych i pasażerów z drugiej strony. W obecnym stanie prawnym ta równowaga interesów została zaburzona i w konsekwencji wpływa negatywnie na sytuację ekonomiczną użytkowników portów lotniczych, którzy zobowiązani są do pokrycia różnicy w taryfie opłaty pasażerskiej pobranej przed datą wejścia w życie, a obowiązującą dla podroży rozpoczynających się od dnia jej wejścia w życie. To z kolei może wpływać na obniżenie konkurencyjności użytkowników portów lotniczych korzystaj			
68.	PLL LOT	14	**Finansowanie inwestycji długoterminowych** - Zwracamy również uwagę na postanowienia § 6 ust. 7 i § 14 ust. 4 projektu rozporządzenia odnoszące się do długoterminowych przedsięwzięć inwestycyjnych o dużej skali. Dyrektywa 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. przewiduje m.in., że użytkownicy portów lotniczych o dużych projektach infrastrukturalnych powinni być informowani o tego typu inwestycjach. Przewiduje również, że państwa członkowskie powinny zapewniać przeprowadzenie przez zarządzającego portem lotniczym konsultacji z użytkownikami portu przed sfinalizowaniem planów dotyczących nowych projektów infrastrukturalnych. Dyrektywa odsyła w tej kwestii również do Doc 9082, a w szczególności do Części 1, pkt. 23. Wydaje się, że odpowiednie zalecenia ICAO dotyczące ograniczeń w zakresie finansowania planowanych inwestycji powinny zostać wdrożone do polskiego systemu prawnego. Zgodnie z polityką ICAO, finansowanie nowych projektów nie powinno być w całości pokrywane z opłat lotniskowych, a powinno być dopuszczane wyjątkowo, przy uwzględnieniu odpowiednich środków bezpieczeństwa związanych z dyscypliną finansową i opierać się przede wszystkim na źródłach finansowych pochodzących z działalności poza lotniczej.	§ 6 ust. 7 i § 14 ust. 4	brak	**uwaga nieuwzględniona** - przepisy dotyczące konieczności przeprowadzenia konsultacji w zakresie inwestycji o dużej skali zostały określone bezpośrednio w ustawie – Prawo lotnicze (art. 77f). Ponadto na mocy § 6 ust. 7 jeśli zarządzający uwzględni w podstawach kosztowych opłat lotniskowych konieczność zgromadzenia środków własnych na finansowanie długoterminowych przedsięwzięć inwestycyjnych o dużej skali, powinien wcześniej uwzględnić możliwe przychody z działalności pozalotniczej. Uwzględniono więc fakt, iż włączenie kosztów takich długoterminowych inwestycji do opłat powinno być rozwiązaniem ostatecznym.
69.	PLL LOT	15	**Opata hałasowa, opłata za zapewnienie ochrony i kontrolą bezpieczeństwa oraz opłata za ochronę statku powietrznego na płycie postojowej** - Kolejny problem, który chcielibyśmy zasygnalizować w uwagach ogólnych, dotyczy brzmienia § 6 ust. 3 obecnego i proponowanego brzmienia rozporządzenia. Zgodnie z	§ 6 ust. 3	brak	**uwaga częściowo uwzględniona** - do projektowanego rozporządzenia dodano § 6 ust. 4

			brzmieniem tych przepisów, w przypadku opłaty hałasowej, opłaty za zapewnienie ochrony i kontrolą bezpieczeństwa oraz opłaty za ochronę statku powietrznego, zarządzający lotniskiem użytku publicznego może uwzględnić koszt kapitału własnego, skalkulowanego przy uwzględnieniu stopy oprocentowania nie wyższej niż oprocentowanie 10-letnich obligacji Skarbu Państwa. Przy ustalaniu tych opłat nie uwzględnia się uzasadnionej marży zysku. Ograniczenie to nie dotyczy jednak pozostałych opłat, w tym opłaty pasażerskiej. Dlatego też, w trakcie prowadzonych konsultacji w porcie lotniczym w Krakowie, zarządzający stał na stanowisku, że postanowienie § 6 ust. 3 rozporządzenia dotyczy nieuwzględniania uzasadnionej marży zysku w odniesieniu do kapitału własnego jedynie w odniesieniu do komponentów kosztowych wchodzących w skład podstawy kosztowej opłat wymienionych w § 6 ust. 3 rozporządzenia. Zarządzający postanowił uwzględnić w podstawie kosztowej opłaty za kontrolę bezpieczeństwa jedynie koszta osobowe. Koszty kapitału własnego (odzwierciedlone m.in. przez amortyzację sprzętu wykorzystywanego w kontroli bezpieczeństwa) nie zostały włączone do podstawy kosztowej nowej taryfy a pozostały w podstawie kosztowej opłaty pasażerskiej. Ponieważ w tej sytuacji koszt kapitału własnego zaangażowanego w proces kontroli bezpieczeństwa nie stanowi części podstawy kosztowej opłaty za kontrolę bezpieczeństwa to, zdaniem zarządzającego, nie dotyczyły go zapisy o ograniczeniu wysokości marzy. Taka interpretacja przepisu w naszej ocenie jest jednak nieuprawniona, a przede wszystkim powoduje brak transparentności przy ustalaniu poziomu tych opłat. Jednak zdaniem zarządzającego portem w Krakowie, zasady dotyczące niemożliwości wliczania komponentów związanych z określonymi procesami do podstaw kosztowych innych opłat obecnie nie obowiązują, z zastrzeżeniem, że są ujęte w podstawie kosztowej tylko raz. Ponadto, zdaniem zarządzającego, w przypadku niewyodrębnienia osobnej opiaty za kontrolę bezpieczeństwa lub opiaty hałasowej , nie obowiązują go ograniczenia dotyczące braku możliwości zastosowania uzasadnionej marzy zysku do środków własnych zaangażowanych w tych procesach. Mając na uwadze powyższe, wydaje się, że obecne brzmienie §6 ust. 3 rozporządzenia nie spełnia swej funkcji i pozostawia dowolność zarządzającym w kalkulowaniu odpowiednich opłat bez zachowania zasad przejrzystości.			
70.	PLL LOT	16	**Opłaty lotniskowe ustalane przy korzystaniu z lotnisk użytku publicznego innych niż określone w art. 60 ust. 3 Ustawy -**	uwaga ogólna	brak	**uwaga nieuwzględniona -** Należy wskazać, iż uwaga dotyczy treści ustawy a nie rozporządzenia. Ponadto, jak wskazuje art. 1 ustawy – Prawo lotnicze,

			Obecne brzmienie Ustawy nie rozstrzyga kwestii pobierania opłat lotniskowych ani zasad ich obliczania w stosunku do wojskowych statków powietrznych w przypadku korzystania przez te samoloty z lotnisk innych określone w art. 60 ust. 3 Ustawy. Mając na uwadze powyższe istnieje obawa, że użytkownicy cywilnych statków powietrznych będą ponosić koszty wykorzystywania tych lotnisk również przez wojskowe statki powietrzne, w szczególności gdy chodzi o opłatę hałasową. Rozwiązania dotyczące naliczania tej opłaty w stosunku do cywilnych statków powietrznych zdają się nie mieć zastosowania do wojskowych statków powietrznych, ponieważ zgodnie z naszą wiedzą nie posiadają one stosownych certyfikatów. Zapewnienie obiektywnych i przejrzystych zasad naliczania opłat lotniskowych stanowić będzie fundament współpracy zarządzających lotniskami użytku publicznego z operatorami lotniczymi, stąd tak istotnym jest wypracowanie rozwiązań legislacyjnych, które zapewnią jasne, a przede wszystkim trwałe zasady tej współpracy.			jakkolwiek przepisy Prawa lotniczego regulują stosunki prawne z zakresu lotnictwa cywilnego, a nie wojskowego, to jednak do lotnictwa państwowego zastosowanie znajdują m.in. przepisy art. 74-76 ustawy – Prawo lotnicze. Zarządzający ma zatem prawo pobierać opłaty lotniskowe od użytkowników statków wojskowych (lub eksploatujących te s.p.) chyba, że korzystają oni z wyłączeń, o których mowa w art. 76 ustawy – Prawo lotnicze.
71	Aeroklub Polski	1	**Proponuję doprecyzowanie § 5 ust. 1 poprzez dodanie zdania drugiego.** Jako uzasadnienie tej zmiany wskazuję na uzasadnioną potrzebę uwzględnienia kosztów pośrednich, w tym m.in. administracyjnych przy ustalaniu podstawy do obliczania opłat lotniskowych. W § 6 ust. 1 pkt. 2 projektu dopuszczono możliwość uwzględnienia kosztów pośrednich przy ustalaniu przez zarządzającego wysokości opłat lotniskowych, jednak zaproponowane w projekcie brzmienie § 5 ust. 1 wprowadza ograniczenie w ujęciu kosztów jednego rodzaju jako podstawy do ustalenia wysokości opłat lotniskowych do tylko jednego rodzaju. Wobec powyższego dochodziłoby do sytuacji, kiedy zarządzający mógłby do podstawy ustalania włączyć koszty pośrednie (np. koszty administracyjne, wynagrodzenia odpowiedzialnych osób) tylko w odniesieniu do np. opłaty startowej lub za lądowanie, a możliwość ta zostałaby wyłączona w odniesieniu do opłaty postojowej i towarowej. W opinii Aeroklubu Polskiego byłaby to sytuacja niepożądana, ponieważ faktycznie zarządzający ponosi koszty pośrednie w związku z zapewnianiem utrzymania i udostępniania obiektów niezbędnych dla zapewniania startów i lądować jak również miejsc parkingowych, dworców itp. Przy przygotowaniu projektu rozporządzenia należy uwzględnić charakter mniejszych lotnisk, gdzie jedna osoba będzie odpowiedzialna za w/w czynności i niemożliwe będzie podzielenie kosztów jej wynagrodzenia na potrzeby ustalenia podstawy wysokości opłat lotniskowych. W ocenie Aeroklubu Polskiego proponowane zdanie drugie	§ 5 ust. 1	„Powyższe ograniczenie nie dotyczy kosztów pośrednich, o których mowa w § 6 ust.1 pkt. 2”	**uwaga nieuwzględniona** – brzmienie paragrafu 5 ust. 1 mówi, iż koszty będące podstawą ustalania przez zarządzającego[…] jednego rodzaju opłat lotniskowych nie mogą równocześnie stanowić podstawy ustalania innego rodzaju opłat lotniskowych […] nie odnosi się do rodzaju kosztów a rodzaju opłat lotniskowych. Zapis ten należałoby interpretować w taki sposób, że jeśli np. część kosztów pośrednich stanowiła podstawę do ustalania opłaty za lądowanie to ta sama część kosztów pośrednich nie może stanowić podstawy ustalania opłaty postojowej, jednakże do opłaty postojowej mogą być w tym wypadku doliczone koszty pośrednie, które nie stanowiły podstawy ustalenia opłaty za lądowanie.

			wystarczająco doprecyzuje tę kwestię.			
72	Aeroklub Polski	2	**Proponuję zmianę brzmienia § 5 ust 3 poprzez zastąpienie kropki przecinkiem oraz dodanie treści:** „a w odniesieniu do lotnisk użytku publicznego nowopowstałych lub przekształconych z dotychczasowych lotnisk użytku wyłącznego koszty zaplanowane przez zarządzającego" Uzasadnieniem postulowanej przez Aeroklub Polski zmiany jest charakter lotnisk użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji (brak planu gospodarczego na podstawie art. 54 ust 2a ustawy), których tworzenie zostało realnie umożliwione dopiero w połowie 2013 roku, po wydaniu rozporządzeń wykonawczych, wobec czego niemożliwe będzie odnoszenie się do wyników finansowych i kosztów poniesionych na takie lotnisko jako lotnisko użytku publicznego w roku poprzedzającym wprowadzenie opłat. Pragnę podkreślić, że niepożądane byłoby nałożenie na zarządzającego obowiązku ustalania opłat lotniskowych na podstawie kosztów ponoszonych na lotnisko użytku wyłącznego z uwagi na istotne rozbieżności w zakresie kosztowności utrzymania tych dwóch rodzajów lotnisk. W stosunku do lotnisk użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji będzie konieczne ponoszenie wyższych kosztów chociażby utrzymania go w gotowości do przyjmowania operacji lotniczych bez ograniczeń jakie występują w odniesieniu do lotnisk użytku wyłącznego, ewentualnego zapewnienia służb AFIS, natomiast odpadnie koszt związany z obowiązkiem podatku od nieruchomości. Podsumowując, niecelowe byłoby opracowywanie wysokości opłat na lotnisku użytku publicznego biorąc za podstawę koszty ponoszone na lotnisko użytku wyłącznego. W ocenie Aeroklubu Polskiego do takich lotnisk wystarczające będzie branie za podstawę zaplanowanych przez zarządzającego kosztów utrzymania lotniska użytku wyłącznego.	§ 5 ust. 3	„a w odniesieniu do lotnisk użytku publicznego nowopowstałych lub przekształconych z dotychczasowych lotnisk użytku wyłącznego koszty zaplanowane przez zarządzającego"	**uwaga uwzględniona** – uzupełniono brzmienie wskazanego ustępu poprzez dopuszczenie możliwości określania opłat w odniesieniu do lotnisk użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji na podstawie prognoz
73	Aeroklub Polski	3	**Proponuję zmianę § 6 ust. 2 poprzez zamianę słowa „albo" na słowo „lub".** Jako uzasadnienie wskazuję potrzebę umożliwienia zarządzającemu ustalenie opłat lotniskowych w sposób pozwalający na sfinansowanie udziału kapitału własnego oraz ewentualnie jednocześnie uzasadnionej marży zysku. W ocenie Aeroklubu Polskiego nic nie stoi na przeszkodzie takiego podejścia, zważywszy, że zarządzający będzie miał możliwość wyboru czy z tej okoliczności skorzystać, a następnie cennik będzie zatwierdzany przez Prezesa ULC. Natomiast zaproponowane brzmienie zawierało alternatywę rozłączną, co z racji rzeczy pozwalało na ujęcie tylko jednej w wymienionych okoliczności przy ustalaniu opłat lotniczych.	§ 6 ust. 2	„Przy ustalaniu wysokości opłat lotniskowych zarządzający lotniskiem użytku publicznego może uwzględnić koszt kapitału	**uwaga nieuwzględniona** – patrz komentarz uwaga 29 (PPL nr 2) Posługiwanie się w projekcie pojęciami koszt kapitału własnego albo uzasadnionej marży zysku jest związane m.in. z postanowieniami § 6 ust.3, który wskazuje, że marża zysku nie może być uwzględniana w przypadku opłat za zapewnienie ochrony i bezpieczeństwa pasażerów i ich bagażu oraz ładunków (towarów i poczty) oraz opłat lotniskowych za ochronę statku powietrznego na płycie postojowej jak i opłaty hałasowej. Wskazać należy, iż koszt kapitału stanowi - z punktu widzenia księgowego - de facto regulowany zysk przedsiębiorstwa. Odpowiada on wynagrodzeniu właścicieli na poziomie dochodu jaki osiągnęliby inwestując swój kapitał w inny sposób. Tym samym nie można uznać, że koszt ten, będący kategorią ekonomiczną a nie księgową, nie stanowi zysku.

					własnego lub uzasadnioną marżę zysku, z zastrzeżeniem ust. 3"	
74	Aeroklub Polski	4	**Proponuję dodanie w §16 ust. 3.** Wprowadzenie do rozporządzenia ust. 3 w proponowanym brzmieniu będzie doprecyzowaniem aktu wykonawczego w odniesieniu do lotnisk użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji do brzmienia ustawy. Na podstawie art. 54 ust 2a ustawy do lotnisk użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji nie stosuje się przepisów zawartych w: 1) Art. 55 ust 5 ustawy tj. obowiązku sporządzania planu gospodarczego – dot. pkt. 2 projektu rozporządzenia; 2) Art. 77 ustawy, tj. opinii podmiotów wskazanych w tym artykule oraz uzasadnienia nieuwzględnienia tych opinii przez zarządzającego – odpowiednio pkt. 4 i 5 projektu rozporządzenia. Wobec wyłączenia w/w przepisów w stosunku do zarządzającego lotniskiem użytku wyłącznego o ograniczonej certyfikacji na poziomie ustawy, pożądane będzie jednolite z tymi wyłączeniami sformułowanie rozporządzenia.	§ 16 ust. 3	„Postanowienia zawarte w pkt. 2, 4 i 5 nie dotyczą zarządzającego lotniskiem użytku publicznego, o którym mowa w art. 54 ust. 2a ustawy"	**uwaga częściowo uwzględniona** – wyłączenie niektórych przepisów ustawy w odniesieniu do lotnisk użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji wynika wprost z art. 54 ust 2a ustawy – Prawo lotnicze . Zgodnie z zasadami techniki prawodawczej w rozporządzaniu nie powiela się przepisów wynikających wprost z aktów nadrzędnych, w tym przepisów ustawy upoważniającej. Uwzględniając natomiast zasadność zachowania pewności prawa i wyeliminowania ewentualnych wątpliwości interpretacyjnych dodano przepis wskazujący, iż do lotnisk o ograniczonej certyfikacji nie ma zastosowania obowiązek przekazywania informacji o przeprowadzonych konsultacjach.