

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy – Prawo lotnicze

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

której wprowadza się wspólny system opłat lotniskowych, albo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

prawa międzynarodowego, które zostały naruszone;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

zmiany, podlegają ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

UZASADNIENIE

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

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

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

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

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

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

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

W związku z powyższym proponuje się:

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

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

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

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

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

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

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

Dodatkowo wskazać należy na ograniczenie wymogów proceduralnych w zakresie:

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

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

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

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

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

Art. 1 ust. 4

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

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

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

Art. 23

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

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

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

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

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

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

Art. 76 – zwolnienia z opłat lotniskowych

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 77 – konsultacje opłat

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 77i – różnicowanie usług

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

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

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

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

Artykuł 77j – upoważnienie ustawowe do wydania rozporządzenia

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

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

Artykuł 77k – publikowanie sprawozdania przez Prezesa Urzędu

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

Art. 78a – odmowa świadczenia usług

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Projekt jest zgodny z prawem UE.

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

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

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

I. Propozycje będą miały wpływ na następujące podmioty:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VI. Wpływ projektowanej ustawy na sytuację i rozwój regionalny

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