

UZASADNIENIE

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

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

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

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

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

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

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

W związku z powyższym proponuje się:

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

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

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

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

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

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

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

Dodatkowo wskazać należy na ograniczenie wymogów proceduralnych w zakresie:

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

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

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

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

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

Art. 1 ust. 4

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

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

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

Art. 23

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

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

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

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

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

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

Art. 76 – zwolnienia z opłat lotniskowych

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 77 – konsultacje opłat

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 77i – różnicowanie usług

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

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

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

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

Artykuł 77j – upoważnienie ustawowe do wydania rozporządzenia

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

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

Artykuł 77k – publikowanie sprawozdania przez Prezesa Urzędu

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

Art. 78a – odmowa świadczenia usług

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Projekt jest zgodny z prawem UE.

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

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

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

I. Propozycje będą miały wpływ na następujące podmioty:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VI. Wpływ projektowanej ustawy na sytuację i rozwój regionalny

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