

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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