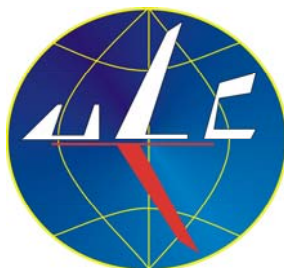


URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO
Departament Rynku Transportu Lotniczego

RAPORT Z KONSULTACJI DOTYCZĄCYCH NOWEGO SYSTEMU USTALANIA OPŁAT LOTNISKOWYCH W POLSCE



Warszawa, czerwiec 2009

Spis treści

Streszczenie	3
1. Wstęp	6
2. Opinie konsultantów społecznych.....	9
2.1 Zarządzający lotniskami.....	9
2.2. Przewoźnicy lotniczy.....	13
3. Wnioski	17
Załączniki	I
Załącznik 1. Lista podmiotów, od których otrzymano wypełniony kwestionariusz.	II
Załącznik 2. Kwestionariusz stanowiący podstawę konsultacji.....	III

Streszczenie

W okresie kwiecień-maj 2009 r. Urząd Lotnictwa Cywilnego, w oparciu o przygotowany w tym celu kwestionariusz, przeprowadził konsultacje dotyczące nowego systemu ustalania opłat lotniskowych w Polsce. Konieczność zmiany przepisów w tym zakresie wynika w szczególności z obowiązku implementacji przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych. Celem przedmiotowych konsultacji było poznanie opinii podmiotów rynku dotyczących pożądanego kształtu tego systemu, w tym w zakresie ewentualnego rozszerzenia lub uzupełnienia postanowień wspomnianej dyrektywy.

W konsultacjach udział wzięli zarządzający lotniskami oraz przewoźnicy lotniczy, od których łącznie otrzymano 9 odpowiedzi.

W grupie **zarządzających lotniskami** większość respondentów opowiedziała się przeciwko rozszerzaniu zakresu – zarówno podmiotowego, jak i przedmiotowego – postanowień dyrektywy 2009/12/WE. Zdania zarządzających były podzielone w odniesieniu do zasadności wprowadzenia możliwości zastosowania wspólnego systemu opłat dla sieci portów lotniczych oraz lotnisk obsługujących to samo miasto/konurbację. Brak było jednomyślności zarządzających lotniskami także w odniesieniu do wprowadzenia w Polsce dodatkowych środków regulacyjnych, przy czym w grupie respondentów opowiadających się za wprowadzeniem takich środków widoczne było dążenie do ograniczenia tych środków do lotnisk objętych zakresem dyrektywy 2009/12/WE, przy uwzględnieniu pozycji konkurencyjnej lotniska. W zakresie sposobu wykonywania przedmiotowego nadzoru wskazywano na zatwierdzanie ex-ante określonych elementów taryfy opłat lotniskowych albo na nadzór ex-post w zakresie zasad wynikających z dyrektywy 2009/12/WE. Większość otrzymanych odpowiedzi wskazywała również na brak potrzeby zmian art. 75 ustawy Prawo lotnicze. W zakresie zasadności zmiany katalogu zwolnień od opłat lotniskowych określonego w art. 76 ustawy zdania respondentów były podzielone, przy czym propozycje zmian wskazywały na zasadność rozszerzenia tego katalogu o loty wykonywane w celu przewozu głowy państwa, szefa rządu oraz loty państwowych (polskich i obcych) statków powietrznych. Jednomyślność zarządzających była natomiast widoczna w pytaniu dotyczącym zasadności objęcia tych zwolnień refundacją – wszystkie odpowiedzi wskazywały na potrzebę wprowadzenia zasady zwrotu kosztów w tym zakresie. W odniesieniu do systemu kalkulacji kosztów dla celów opłat lotniskowych wskazano na system dual-till jako rozwiązanie preferowane.

W grupie **przewoźników lotniczych** natomiast większość odpowiedzi wskazywała na zasadność rozszerzenia zakresu – zarówno podmiotowego, jak i przedmiotowego – postanowień dyrektywy 2009/12/WE, przy czym w szczególności w odniesieniu do zakresu podmiotowego jej stosowania do portów lotniczych o ruchu poniżej 5 mln pasażerów rocznie opinie przewoźników były podzielone (jako próg objęcia portu lotniczego zasadami dyrektywy wskazywano 1,5 mln albo 2 mln pasażerów rocznie, udział w rynku pasażerskim co najmniej 5%, a także pojawiła się propozycja objęcia tymi zasadami wszystkich lotnisk użytku publicznego w Polsce). W odniesieniu do zakresu przedmiotowego wskazywano przede wszystkim na potrzebę uzupełnienia przepisów dotyczących konsultacji oraz określenie dopuszczalnych systemów zniżek od opłat. Podobnie jak w przypadku

zarządzających lotniskami, zdania przewoźników były podzielone w odniesieniu do zasadności wprowadzenia możliwości zastosowania przez zarządzających lotniskami wspólnego systemu opłat dla sieci portów lotniczych oraz lotnisk obsługujących to samo miasto/konurbację. Jednomyślność przewoźników była natomiast widoczna w odniesieniu do wprowadzenia w Polsce dodatkowych środków regulacyjnych, gdzie wszystkie odpowiedzi wskazywały na zasadność zatwierdzania pewnych elementów taryfy opłat lotniskowych przed jej wejściem w życie, przy czym zakres informacji podlegających zatwierdzeniu był zróżnicowany. Podzielone natomiast były zdania przewoźników lotniczych w zakresie zróżnicowania zasad nadzoru pomiędzy lotniskami. Większość otrzymanych od przedstawicieli tej grupy odpowiedzi wskazywała na brak potrzeby zmian art. 75 i art. 76 ustawy Prawo lotnicze. Opinie przewoźników były podzielone natomiast w odniesieniu do zasadności objęcia obowiązkowych zwolnień z opłat lotniskowych refundacją. W pytaniu dotyczącym preferowanego systemu kalkulacji kosztów dla celów opłat lotniskowych wskazano w większości na system single-till.

Otrzymane odpowiedzi wskazują na dość znaczącą rozbieżność opinii podmiotów rynku lotniczego w zakresie pożądanego systemu ustalania opłat lotniskowych w Polsce. Umożliwiają one jednak sformułowanie następujących **wniosków dotyczących pożądanego kształtu nowego systemu:**

- Nie wydaje się zasadne rozszerzenie zakresu podmiotowego stosowania postanowień dyrektywy 2009/12/WE na wszystkie lotniska w Polsce, w tym wszystkie lotniska użytku publicznego. Można natomiast rozważyć rozszerzenie stosowania zasad wynikających z dyrektywy 2009/12/WE na pewną grupę lotnisk użytku publicznego obsługujących rocznie mniej niż 5 mln pasażerów, uzależniając zakres ich stosowania od wielkości ruchu pasażerskiego na danym lotnisku (np. ustalenie progu w przedziale 1-3 mln pasażerów rocznie).
- Mając na uwadze stanowisko podmiotów rynku lotniczego, można rozważyć rozszerzenie zakresu przedmiotowego postanowień dyrektywy 2009/12/WE, w szczególności o zagadnienia takie jak:
 - uregulowania dotyczące możliwych do stosowania zniżek od opłat lotniskowych,
 - uszczegółowienie procedury konsultacji,
 - wprowadzenie pewnych regulacji dotyczących poziomu/standardu usług.
- Opinie podmiotów w kwestiach wspólnych systemów opłat lotniskowych w ramach sieci portów lotniczych oraz portów lotniczych obsługujących to samo miasto lub konurbację są zróżnicowane, dlatego decyzja w zakresie ewentualnego umożliwienia wprowadzenia takich rozwiązań w Polsce musi być poprzedzona dodatkowymi analizami skutków ich zastosowania.
- Zasadne wydaje się wprowadzenie w Polsce dodatkowych środków regulacyjnych, o których mowa w art. 1 ust. 5 dyrektywy 2009/12/WE, jednak nie powinny one dotyczyć w jednakowym stopniu wszystkich lotnisk w Polsce. System nadzoru nad opłatami powinien być zróżnicowany z uwzględnieniem w szczególności sytuacji w zakresie konkurencji między lotniskami.

- Należy dokonać analizy art. 75 ustawy Prawo lotnicze pod kątem zgodności z przepisami prawa wspólnotowego, w tym w szczególności postanowieniami dyrektywy 2009/12/WE.
- Widocznym w otrzymanych odpowiedziach kierunkiem działania w zakresie lotów zwolnionych z opłat lotniskowych oraz zasad refundacji kosztów obsługi tych lotów jest wprowadzenie rozwiązania zbliżonego do funkcjonującego aktualnie w odniesieniu do opłat nawigacyjnych na podstawie art. 130 ustawy Prawo lotnicze oraz rozporządzenia wydanego na podstawie ust. 8 tego artykułu. Wprowadzenie zasady refundacji kosztów związanych z obsługą lotów zwolnionych z opłat lotniskowych powinno mieć miejsce w szczególności w sytuacji rozszerzenia katalogu obowiązkowych zwolnień.

1. Wstęp

Niniejszy raport przedstawia wyniki przeprowadzonych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego w okresie kwiecień-maj 2009 r. konsultacji ze środowiskiem lotniczym dotyczących optymalnego kształtu nowego systemu ustalania opłat lotniskowych w Polsce. Jego celem jest zaprezentowanie podsumowania opinii podmiotów rynku lotniczego zebranych w procesie konsultacji oraz przedstawienie propozycji wstępnych wniosków, które uwzględnione powinny zostać przy dalszych pracach legislacyjnych nad nowym systemem ustalania opłat lotniskowych w Polsce.

Główną przyczyną podjęcia przez Urząd prac nad nowym systemem regulacji ekonomicznych aspektów działalności zarządzających lotniskami było wejście w życie z dniem 15.03.2009 r. dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych (Dz. Urz. UE L 70 z dnia 14.03.2009 r., s. 11), dalej zwanej „dyrektywą 2009/12/WE”, która harmonizuje podstawowe zasady ustalania opłat lotniskowych we wszystkich państwach Europejskiego Obszaru Gospodarczego. Zasady te, oparte w znacznej mierze na politykach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO)¹, obejmują w szczególności zakaz dyskryminacji przewoźników lotniczych oraz konsultacje z użytkownikami. Przepisy dyrektywy 2009/12/WE wskazują również na dążenie do zawierania porozumień dotyczących jakości usług, możliwość różnicowania wysokości opłat w zależności od udostępnianej infrastruktury, a także wymagają wyznaczenia niezależnego organu nadzorującego, którego głównym zadaniem będzie rozstrzygnięcie ewentualnych sporów pomiędzy zarządzającym lotniskiem a przewoźnikami w kwestiach dotyczących opłat. Zgodnie z treścią dyrektywy 2009/12/WE, państwa członkowskie zobowiązane są wdrożyć jej postanowienia do krajowego porządku prawnego w okresie dwóch lat od jej wejścia w życie, a więc do 15.03.2011 r. Należy przy tym wskazać, iż dyrektywa 2009/12/WE określa jedynie ogólne, podstawowe zasady i wymogi dotyczące ustalania opłat lotniskowych – w gestii państw członkowskich pozostaje kompetencja co do ewentualnego rozszerzenia lub uszczegółowienia jej postanowień w procesie implementacji. Dyrektywa 2009/12/WE wprost wskazuje, iż państwa mają prawo do zastosowania dodatkowych w stosunku do przewidzianych w dyrektywie 2009/12/WE środków regulacyjnych, które obejmować mogą w szczególności środki nadzoru ekonomicznego takie jak zatwierdzanie systemów pobierania opłat lub wysokości opłat albo określenie maksymalnego poziomu cen. Jednocześnie swoim zakresem dyrektywa 2009/12/WE obowiązkowo obejmuje jedynie porty lotnicze o ruchu rocznym przekraczającym 5 milionów pasażerów² – w gestii państw członkowskich pozostaje, na ile jako zasadne uznane zostanie rozciągnięcie jej postanowień także na mniejsze lotniska. Powyższe kwestie, których ewentualne uregulowanie pozostaje w kompetencji państw członkowskich (rozszerzenie zakresu stosowania zasad dyrektywy 2009/12/WE na mniejsze lotniska oraz zastosowanie dodatkowych środków regulacyjnych), stanowiły element przeprowadzonych przez Urząd konsultacji.

¹ Polityki ICAO dotyczące opłat dla portów lotniczych i służb żeglugi powietrznej (Doc 9082).

² W przypadku braku w danym państwie lotniska obsługującego rocznie ponad 5 milionów pasażerów, zakresem dyrektywy 2009/12/WE obejmowane jest największe lotnisko w danym państwie. W przypadku Polski jednak granicę obowiązkowego stosowania dyrektywy wyznacza próg 5 milionów pasażerów.

Niezależnie od zmian regulacyjnych wynikających z konieczności implementacji przepisów wspomnianej wyżej dyrektywy 2009/12/WE, zasadność weryfikacji przepisów dotyczących opłat lotniskowych wynika także z faktu, iż dotychczas obowiązujące w Polsce wymogi określone zostały stosunkowo dawno temu (art. 75-77 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, zwanej dalej „ustawą Prawo lotnicze”, obowiązują do chwili obecnej w brzmieniu ustalonym w pierwotnym tekście ustawy, tj. w 2002 r.). W okresie obowiązywania przedmiotowych regulacji miały miejsce dość znaczące zmiany na rynku lotniczym w Polsce, wynikające w głównej mierze z dynamicznego rozwoju przewozów lotniczych. Dodatkowo praktyka funkcjonowania tych przepisów oraz otrzymywane od przedstawicieli rynku lotniczego sygnały także wskazują na zasadność weryfikacji aktualnego stanu prawnego w tym zakresie.

Należy wskazać, iż regulacje prawne dotyczące opłat lotniskowych, oprócz spełnienia niezbędnych wymogów wynikających z odrębnych przepisów prawa – w tym prawa międzynarodowego i wspólnotowego – powinny w możliwie największym stopniu uwzględniać potrzeby i możliwości podmiotów, na które oddziałują. Dlatego też przed przystąpieniem do prac legislacyjnych Urząd postanowił przeprowadzić konsultacje z zainteresowanymi stronami dotyczące nowego kształtu systemu prawnego regulacji opłat lotniskowych celem poznania opinii uczestników rynku lotniczego co do pożądaných kierunków zmian prawnych w tym zakresie.

W tym celu w Urzędzie opracowany został kwestionariusz zawierający szereg pytań dotyczących kształtu nowego systemu regulacyjnego (treść kwestionariusza przedstawiona została w załączniku 2). Przedmiotowy kwestionariusz zamieszczony został w dniu 09.04.2009 r. na stronie internetowej Urzędu³ celem umożliwienia wypowiedzenia się co do zawartych w nim pytań możliwie szerokiemu gronu podmiotów. Jeszcze przed zamieszczeniem kwestionariusza na stronie internetowej Urzędu stosowna informacja o planach przeprowadzenia konsultacji w oparciu o taki kwestionariusz została przekazana głównym zainteresowanym stronom, tj. zarządzającym lotniskami oraz przewoźnikom lotniczym i organizacjom skupiającym innych użytkowników statków powietrznych, a także zamieszczona wraz z informacją o opublikowaniu wspomnianej wyżej dyrektywy wspólnotowej w wiadomościach na stronie internetowej Urzędu⁴.

Przeprowadzone w oparciu o wspomniany kwestionariusz konsultacje trwały od dnia 09.04.2009 r. do dnia 25.05.2009 r. W wyniku konsultacji otrzymano odpowiedzi od 9 podmiotów z grupy zarządzających lotniskami oraz przewoźników lotniczych (lista w załączniku 1). Ostatni wypełniony kwestionariusz wpłynął do Urzędu w dniu 28.05.2009 r. Niestety, swojej opinii w przeprowadzonych konsultacjach nie wyrazili przedstawiciele innych niż wymienionych wyżej dwóch grup podmiotów (w szczególności inni niż przewoźnicy lotniczy użytkownicy lotnisk).

W dalszej części przedmiotowego raportu przedstawiono podsumowanie odpowiedzi zebranych w procesie konsultacji. Opis zawarty w tej części został przedstawiony z uwzględnieniem jak największego poziomu szczegółowości, tak aby nie pominąć żadnego z elementów zawartych w przesłanych ankietach. Część ta została podzielona na dwa podrozdziały, z których pierwszy zawiera

³ http://www.ulc.gov.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=703&Itemid=1

⁴ http://www.ulc.gov.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=688

opis opinii wyrażonych przez zarządzających lotniskami, a drugi przewoźników lotniczych. Podział na dwa podrozdziały wynika z faktu, iż widoczne są znaczące różnice w stanowisku tych dwóch grup podmiotów rynku lotniczego w odniesieniu do tematyki stanowiącej podstawę przedmiotowych konsultacji.

W rozdziale trzecim raportu zawarto wstępne wnioski wynikające z przeprowadzonych konsultacji. Wnioski te jednak nie stanowią próby sformułowania gotowych nowych rozwiązań legislacyjnych, a są jedynie prezentacją wstępnych, ogólnych propozycji kierunków zmian pożądanых z punktu widzenia podmiotów uczestniczących z konsultacjach.

Opracowane w kolejnych miesiącach propozycje rozwiązań legislacyjnych w zakresie opłat lotniskowych poddane będą odrębnemu procesowi konsultacji społecznych, zgodnie z obowiązującymi w Polsce regulacjami dotyczącymi tworzenia prawa krajowego.

2. Opinie konsultantów społecznych

2.1 Zarządzający lotniskami

Wśród zarządzających lotniskami w odniesieniu do **zakresu podmiotowego stosowania dyrektywy 2009/12/WE** w sprawie opłat lotniskowych większość respondentów opowiedziała się za pozostawieniem zakresu podmiotów objętych zasadami dyrektywy 2009/12/WE w kształcie wynikającym wprost z przepisów dyrektywy 2009/12/WE, tj. portów lotniczych obsługujących rocznie powyżej 5 mln pasażerów albo największego portu lotniczego w danym państwie. Jedynie jedna odpowiedź na kwestionariusz wskazywała na zasadność rozszerzenia zakresu podmiotowego dyrektywy 2009/12/WE także na mniejsze porty lotnicze, gdzie jako kryterium objęcia portu lotniczego zakresem postanowień zawartych w dyrektywie 2009/12/WE wskazano roczny ruch pasażerski przekraczający 3 miliony.

Podobnie jak w odniesieniu do zakresu podmiotowego, także w stosunku do **zakresu przedmiotowego dyrektywy 2009/12/WE** większość respondentów w grupie zarządzających lotniskami opowiedziała się przeciwko rozszerzeniu lub uszczegółowieniu w prawie krajowym zasad wynikających z dyrektywy 2009/12/WE. Jedynie jeden podmiot wskazał na zasadność uszczegółowienia postanowień dyrektywy 2009/12/WE poprzez uzupełnienie procedury konsultacji projektu opłat, w szczególności wykazu informacji podlegających udostępnieniu oraz określenie dopuszczalnych systemów zniżek od opłat lotniskowych.

Na pytanie dotyczące zasadności umożliwienia w prawie krajowym zarządzającemu siecią portów lotniczych (gdzie sieć portów lotniczych oznacza grupę portów lotniczych odpowiednio określonych jako taką przez państwo członkowskie i zarządzanych przez tego samego zarządzającego) na wprowadzenie **wspólnego systemu opłat lotniskowych obejmującego sieć portów**, o której to możliwości mowa w art. 4 dyrektywy 2009/12/WE, opinie zarządzających lotniskami były podzielone. Troje respondentów wskazało na zasadność przyjęcia takiego rozwiązania w prawie polskim, podczas gdy dwie otrzymane odpowiedzi były takiemu rozwiązaniu przeciwne.

Zbliżona rozbieżność zdań jak w przypadku wspólnego systemu opłat dla sieci portów lotniczych miała miejsce w odniesieniu do możliwości zastosowania przez zarządzającego lotniskiem **wspólnego systemu opłat lotniskowych dla lotnisk obsługujących to samo miasto/konurbację**, zgodnie z art. 5 dyrektywy 2009/12/WE. Wśród pięciu zarządzających lotniskami, którzy odpowiedzieli na kwestionariusz, dwóch wskazało na zasadność przyjęcia takiego rozwiązania w prawie polskim, a trzech opowiedziało się przeciwko umożliwieniu zarządzającemu lotniskiem zastosowania wspólnego systemu opłat lotniskowych w portach lotniczych obsługujących to samo miasto lub konurbację.

Także w zakresie zasadności zastosowania **dodatkowych środków regulacyjnych**, o których mowa w art. 1 ust. 5 dyrektywy 2009/12/WE (w szczególności takich jak zatwierdzanie systemów pobierania opłat lub wysokości opłat, w tym metody pobierania opłat oparte na systemach zachęt

lub określenie maksymalnego poziomu cen), opinie zarządzających lotniskami były podzielone. Trzy z otrzymanych odpowiedzi wskazywały na zasadność zapewnienia w prawie krajowym stosowania takich dodatkowych środków, natomiast dwie były takiemu rozwiązaniu przeciwnie. W grupie trzech odpowiedzi wskazujących na uwzględnienie takich rozwiązań w prawie krajowym, wszyscy respondenci wskazali na zasadność objęcia procedurą zatwierdzania przez organ regulacyjny wysokości opłat podstawowych – standardowych (opłata za start/ładowanie, parkowanie statku powietrznego, za pasażera, za ochronę przed aktami bezprawnej ingerencji, ochronę środowiska czy opłata za udzielanie pomocy osobom niepełnosprawnym). Dwa z tych trzech podmiotów wskazały ponadto na potrzebę objęcia zakresem zatwierdzenia także opłat podstawowych – dodatkowych (takich jak np. odladanie statku powietrznego czy też oświetlenie stanowisk postojowych) oraz zasad naliczania opłat, a jeden dodatkowo na zatwierdzanie zasad udzielania rabatów i zniżek. Wskazać przy tym należy, iż w grupie tych trzech odpowiedzi popierających zastosowanie dodatkowych środków regulacyjnych, wszyscy respondenci w pytaniu nr 1 opowiedzieli się przeciwko rozszerzeniu zakresu podmiotowego stosowania w Polsce dyrektywy 2009/12/WE, co oznacza, iż w ich opinii dodatkowe środki regulacyjne w postaci zatwierdzania określonych elementów taryfy opłat lotniskowych powinny dotyczyć portów lotniczych o rocznym wolumenie ruchu powyżej 5 mln pasażerów.

Jednocześnie jeden z respondentów wskazujących na brak zasadności wprowadzenia w prawie polskim dodatkowych środków regulacyjnych wskazał, że w przypadku przyjęcia jednak takich środków powinny one się opierać na zatwierdzeniu maksymalnego poziomu opłat lotniskowych.

Spśród trzech wspomnianych powyżej podmiotów opowiadających się za zastosowaniem dodatkowych środków regulacyjnych dwa wskazały na zasadność wprowadzenia rozróżnienia w zasadach zatwierdzania opłat pomiędzy lotniskami użytku publicznego w Polsce, a jeden podmiot wskazał na potrzebę stworzenia jednakowego systemu dla wszystkich lotnisk. Wśród tych dwóch respondentów wskazujących na zasadność zróżnicowania zasad jeden z nich jako podstawę dla tego zróżnicowania wskazał analizę potwierdzającą brak pozycji dominującej lotniska, a drugi liczbę pasażerów obsłużonych w roku poprzedzającym (5 mln). Druga z tych odpowiedzi dodatkowo potwierdza widoczną w opiniach większości zarządzających lotniskami zasadność zastosowania dodatkowych środków nadzoru jedynie w stosunku do lotnisk objętych obowiązkowym zakresem dyrektywy 2009/12/WE.

W uwagach dodatkowych do kwestionariusza jeden z respondentów wskazał wprost, iż fakt, że dyrektywa 2009/12/WE dotyczy portów obsługujących powyżej 5 mln pasażerów rocznie, pokazuje, że dostrzegane są różnice w sytuacji i funkcjonowaniu portów mniejszych i większych. Polskie porty obsługujące poniżej 5 mln pasażerów (czyli obecnie i przez długi jeszcze czas wszystkie poza portem w Warszawie) mają zdecydowanie słabszą pozycję negocjacyjną wobec przewoźników lotniczych i brak jest w ich przypadku możliwości wykorzystywania pozycji dominującej, nawet gdyby taka istniała, w celu narzucania wysokich cen. W związku z powyższym wskazano, że wszelkie zmiany w prawie dotyczące sposobu ustalania opłat lotniskowych w portach lotniczych, o których nie mówi dyrektywa 2009/12/WE, powinny iść raczej w kierunku uelastyczniania i upraszczania procedur niż wprowadzania dodatkowych stopni kontroli, obowiązkowych konsultacji, ograniczeń w rodzaju zakazu uzależniania rabatów od opłat lotniskowych od liczby obsłużonych pasażerów itp., co pozwoli

w skuteczniejszy sposób walczyć o nowych przewoźników i przyczynić się do rozwoju ruchu lotniczego w Polsce.

Jeden z respondentów opowiadających się przeciwko zastosowaniu w Polsce dodatkowych środków regulacyjnych wskazał na zasadność oparcia systemu nadzoru na kontroli następczej (ex-post) stosowania opłat lotniskowych, tj. po ich wprowadzeniu przez zarządzającego lotniskiem. Nadzór taki miałby obejmować w szczególności przestrzeganie podstawowych zasad, o których mowa w dyrektywie 2009/12/WE, takich jak zasada niedyskryminacji, zasada konsultacji opłat z użytkownikami oraz zasada przejrzystości. Dodatkowo wskazano na zasadność uczestnictwa przedstawiciela niezależnego organu regulacyjnego w charakterze obserwatora w prowadzonych przez zarządzającego lotniskiem konsultacjach z użytkownikami.

Jedna z otrzymanych odpowiedzi wskazywała także na konieczność zapewnienia przez wybrany system regulacyjny utrzymania przez polskie podmioty pozycji konkurencyjnej względem portów lotniczych w innych państwach Unii Europejskiej oraz umożliwienia zarządzającym lotniskami elastycznego reagowania na zachodzące zmiany rynkowe, tak aby proces decyzyjny nie został nadmiernie wydłużony.

W odniesieniu do konieczności **zmiany dotychczasowego brzmienia art. 75 ustawy Prawo lotnicze** (artykuł wskazujący na źródła przychodów zarządzających lotniskami oraz definiujący pojęcie opłat lotniskowych), prawie wszystkie odpowiedzi zarządzających wskazywały na brak potrzeby wprowadzenia takich zmian. Jedna otrzymana odpowiedź zawierała propozycję zmiany brzmienia tego artykułu. Zaproponowane brzmienie było następujące:

Art. 75. Źródłami przychodów zarządzającego lotniskiem mogą być:

- a) opłaty lotniskowe,*
- b) opłaty za dostęp do obiektów i urządzeń lotniska i za udostępnianie scentralizowanej infrastruktury pobierane od agentów obsługi naziemnej, użytkowników statków powietrznych wykonujących obsługę naziemną we własnym zakresie i innych podmiotów wykonujących czynności obsługi naziemnej,*
- c) opłaty za wykonywanie usług obsługi naziemnej, o których mowa w art. 176,*
- d) przychody z tytułu świadczenia usług nie związanych bezpośrednio z obsługą ruchu statków powietrznych, pasażerów i ładunków,*
- e) inne przychody.*

Propozycja ta wskazywała jednocześnie na przyjęcie definicji pojęcia opłaty lotniskowej zgodnego z definicją zawartą w dyrektywie 2009/12/WE, tj. określenie opłaty lotniskowej jako „należności pobieranej na rzecz zarządzającego portem lotniczym, uiszczanej przez użytkowników portu lotniczego za korzystanie z obiektów i urządzeń oraz usług udostępnianych wyłącznie przez zarządzającego portem lotniczym, związanych z lądowaniem, startem, oświetleniem i parkowaniem statków powietrznych oraz obsługą pasażerów i ładunków”.

W zakresie ewentualnej **zmiany art. 76 ustawy Prawo lotnicze** (przepis dotyczący w szczególności obowiązkowego katalogu zwolnień z opłat lotniskowych), trzech zarządzających lotniskami opowiedziało się za pozostawieniem dotychczas obowiązującego brzmienia, natomiast

dwóch wskazało na zasadność dokonania zmiany w katalogu lotów objętych zwolnieniem z opłat. Wśród propozycji zmian wskazano na następujący katalog lotów zwolnionych z opłat:

- loty polskich państwowych statków powietrznych,
- loty obcych państwowych statków powietrznych,
- loty wykonywane w celu przewozu głowy państwa, szefa rządu,
- loty statków powietrznych wykonywane w celu obrony przed skutkami klęsk żywiołowych oraz ratowania życia lub zdrowia ludzkiego.

Jako uzasadnienie dla zmiany dotychczasowego katalogu zwolnień wskazano na fakt, iż obecnie egzekucja należności z tytułu opłat lotniskowych pobieranych za wskazane loty jest bardzo trudna, a często wręcz niemożliwa, stanowiąc jednocześnie źródło potencjalnych konfliktów, w tym dyplomatycznych. Jedna z otrzymanych odpowiedzi wskazywała jednocześnie na brak jasnych kryteriów, na podstawie których dokonuje się klasyfikacji lotów zwolnionych z opłat.

Na pytanie dotyczące **refundacji kosztów obsługi lotów zwolnionych z opłat lotniskowych** wszyscy zarządzający lotniskami opowiedzieli się za wprowadzeniem takiej refundacji. Odpowiedzi wskazywały na zasadność zapewnienia przedmiotowej refundacji z budżetu państwa, przy czym propozycje dotyczące podstawy dla określenia wysokości refundacji były zróżnicowane, obejmując takie kryteria jak:

- taryfa opłat lotniskowych (w tym propozycja faktury wystawianej przez zarządzającego lotniskiem na właściwy organ państwowy),
- jednolite opłaty dla wszystkich lotnisk użytku publicznego ustalone dla każdego rodzaju operacji,
- zwrot kosztów.

W zakresie ostatniego zagadnienia poddanego konsultacjom dotyczącego **zasad ujęcia kosztów**, na jakich oparta jest taryfa opłat lotniskowych, wszyscy respondenci w grupie zarządzających lotniskami opowiedzieli się za systemem dual-till, przy czym jedna z odpowiedzi wskazywała jednocześnie na zasadność umożliwienia zarządzającemu lotniskiem ustalenia opłat poniżej kosztów usług lotniskowych (rozwiązanie funkcjonujące w obecnym systemie prawnym).

2.2. Przewoźnicy lotniczy

W grupie przewoźników lotniczych w odniesieniu do rozszerzenia **zakresu podmiotowego obowiązywania dyrektywy 2009/12/WE** na mniejsze lotniska niż obsługujące 5 mln pasażerów rocznie wszyscy respondenci wskazali na zasadność takiego rozszerzenia. Jednocześnie jednak w zakresie kryterium, które stanowiłoby podstawę dla objęcia mniejszego lotniska zakresem postanowień dyrektywy, propozycje przewoźników były różne i obejmowały następujące przesłanki:

- wszystkie lotniska użytku publicznego w Polsce,
- lotniska o rocznym ruchu przekraczającym 1,5 mln pasażerów,
- lotniska o rocznym ruchu przekraczającym 2 mln pasażerów,
- udział w rynku polskim mierzony liczbą pasażerów obsługiwanych na wszystkich lotniskach użytku publicznego w Polsce stanowiący co najmniej 5%.

Także w kwestii zasadności rozszerzenia **zakresu przedmiotowego postanowień dyrektywy 2009/12/WE** wśród przewoźników lotniczych, którzy wzięli udział w konsultacjach, widoczna jest jednomyślność. Zdaniem przewoźników wynikający wprost z przepisów dyrektywy zakres zagadnień podlegających regulacji nie jest wystarczający i powinien zostać rozszerzony w szczególności w następującym zakresie:

- uzupełnienie procedury konsultacji, w szczególności wykazu informacji podlegających udostępnieniu (jedna z odpowiedzi wskazywała na zasadność wprowadzenia elementów rachunkowości regulacyjnej z możliwym wykorzystaniem mechanizmów funkcjonujących aktualnie w sektorze telekomunikacyjnym, tak aby możliwe było pozyskanie informacji o rzeczywistych kosztach ponoszonych przez zarządzających lotniskami, które stanowią podstawę kalkulacji taryf opłat lotniskowych oraz o ich składnikach),
- określenie dopuszczalnych systemów zniżek od opłat lotniskowych (w tym zakresie jedna z propozycji dotyczyła eliminacji zniżek uzależnionych od liczby wykonanych operacji lub przewiezionych pasażerów),
- ustanowienie obowiązku zawierania umów w sprawie poziomu/standardu świadczonych usług, o których mowa w art. 9 dyrektywy 2009/12/WE, lub obowiązku dołączenia do taryfy opłat lotniskowych podlegającej zatwierdzeniu uzgodnionego między stronami dokumentu określającego poziom/standard oferowanych przez zarządzającego usług – pod rygorem odmowy zatwierdzenia opłat w przypadku braku takiego dokumentu; wskazano przy tym, że oferowane standardy powinny wynikać z sytuacji portu lotniczego w zakresie przepustowości,
- uszczegółowienie warunków pre-finansowania dużych projektów infrastrukturalnych (jedna z odpowiedzi wskazywała wprost, że co do zasady finansowanie wstępne nie powinno być dozwolone, a warunkiem ewentualnego skorzystania z takiego rozwiązania powinna być zgoda wszystkich użytkowników lotniska oraz że powinna istnieć procedura obowiązkowych konsultacji projektów inwestycyjnych i ich finansowania z użytkownikami; wskazano także na zasadność wprowadzenia procedury nadzoru nad efektywnością takich inwestycji także przez użytkowników lotniska oraz – w przypadku dopuszczalności pre-finansowania

inwestycji – konieczność zdefiniowania podjęć takich jak „duża” oraz „długoterminowa” inwestycja),

- rozszerzenie kompetencji niezależnego organu regulacyjnego (jedna z odpowiedzi wskazywała na zasadność rozważenia możliwości wprowadzenia i egzekwowania rozwiązań regulacyjnych, których celem będzie ograniczenie zjawisk monopolistycznych).

Na pytanie dotyczące zasadności umożliwienia w prawie krajowym zarządzającemu siecią portów lotniczych wprowadzenia **wspólnego systemu opłat lotniskowych obejmującego sieć portów**, o której to możliwości mowa w art. 4 dyrektywy 2009/12/WE, podobnie jak w grupie zarządzających lotniskami, opinie przedstawicieli przewoźników lotniczych były podzielone. Dwoje respondentów wskazało na zasadność przyjęcia takiego rozwiązania w prawie polskim, podczas gdy kolejne dwie otrzymane odpowiedzi były takiemu rozwiązaniu przeciwne.

Rozbieżność zdań jak w przypadku wspólnego systemu opłat dla sieci portów lotniczych miała miejsce także w odniesieniu do możliwości zastosowania przez zarządzającego lotniskiem **wspólnego systemu opłat lotniskowych dla lotnisk obsługujących to samo miasto/konurbację**, zgodnie z art. 5 dyrektywy 2009/12/WE. Spośród czterech odpowiedzi trzy wskazywały na zasadność przyjęcia takiego rozwiązania w prawie polskim, a jedna była przeciwna umożliwieniu zarządzającemu lotniskiem zastosowania wspólnego systemu opłat lotniskowych w portach lotniczych obsługujących to samo miasto lub konurbację.

Jednomyslność opinii przewoźników miała jednak miejsce w pytaniu dotyczącym **dotychczasowych środków regulacyjnych**. Wszystkie otrzymane odpowiedzi wskazywały na potrzebę wprowadzenia w Polsce takich dodatkowych rozwiązań. Preferowane przez przewoźników rozwiązanie polega na zatwierdzeniu przez organ regulacyjny taryfy opłat lotniskowych przed jej wejściem w życie. Poniżej wskazano elementy, które w opinii przewoźników powinny podlegać zatwierdzeniu, w nawiasie podając liczbę respondentów, którzy wskazali na dany element taryfy:

- wysokość opłat podstawowych – standardowych (4),
- wysokość opłat podstawowych – dodatkowych (3),
- zasady naliczania opłat (3),
- zasady udzielania rabatów i zniżek (3),
- zasady pobierania opłat (warunki płatności) (2),
- wysokość opłat za obsługę naziemną (1).

Opinie przewoźników były jednak podzielone w odniesieniu do zasadności zróżnicowania systemu nadzoru nad opłatami lotniskowymi na poszczególnych lotniskach. Dwie otrzymane odpowiedzi wskazywały na zasadność wprowadzenia takiego zróżnicowania (jako kryterium dla mniej restrykcyjnych wymogów wskazując na analizę potwierdzającą brak pozycji dominującej lotniska), natomiast dwie kolejne były przeciwne takiemu zróżnicowaniu, wskazując na zasadność stosowania jednakowego systemu nadzoru w odniesieniu do wszystkich lotnisk.

Na pytanie dotyczące zasadności **zmiany aktualnego brzmienia art. 75 ustawy Prawo lotnicze** (artykuł wskazujący na źródła przychodów zarządzających lotniskami oraz definiujący pojęcie opłat lotniskowych), większość przewoźników lotniczych, którzy wzięli udział w konsultacjach, opowiedziała się za pozostawieniem go w dotychczasowym kształcie. Jedynie jedna otrzymana

odpowieź wskazywała na zasadność zmiany tego artykułu poprzez uwzględnienie w jego brzmieniu postanowień art. 2 pkt 4 dyrektywy 2009/12/WE (definicja opłaty lotniskowej) oraz art. 8 ust. 1 dyrektywy 96/67/WE (wskazując, iż np. obsługa statków powietrznych i ich załóg nie jest wymieniona jako kategoria, za którą pobiera się opłatę lotniskową w dyrektywie 2009/12/WE).

Także w zakresie ewentualnej **zmiany brzmienia art. 76 ustawy Prawo lotnicze** (katalog zwolnień z opłat lotniskowych) większość respondentów w grupie przewoźników lotniczych nie dostrzega potrzeby takiej zmiany. Jedynie jeden podmiot wskazał na zasadność zmiany polegającej na rozszerzeniu katalogu lotów objętych obowiązkowym zwolnieniem z opłat o loty wykonywane w celu przewozu głowy państwa, szefa rządu oraz loty szkolne.

W odróżnieniu od zarządzających lotniskami, w grupie przewoźników lotniczych opinie dotyczące wprowadzenia **refundacji kosztów związanych z obsługą lotów zwolnionych z opłat** nie były jednolite. Dwaj przewoźnicy opowiedzieli się za wprowadzeniem takiej refundacji, podczas gdy kolejni dwaj nie dostrzegli potrzeby wprowadzenia takiego rozwiązania. Wśród przewoźników popierających wprowadzenie refundacji jako podstawę dla zwrotu kosztów jeden wskazał zasady użyteczności publicznej, natomiast drugi koszt związany z obsługą lotu przemnożony przez liczbę lotów, bez uwzględnienia marży zysku.

W zakresie ostatniego zagadnienia poddanego konsultacjom dotyczącego **zasad ujęcia kosztów**, na jakich oparta jest taryfa opłat lotniskowych, większość (3) respondentów w grupie przewoźników lotniczych opowiedziała się za systemem single-till, natomiast jedna odpowiedź wskazywała jako preferowane rozwiązanie na system dual-till.

W **uwagach dodatkowych** jeden z przewoźników lotniczych zgłosił ponadto propozycję wprowadzenia w nowych przepisach następujących zasad:

- użytkownik lotniska nie powinien ponosić kosztów za usługi czy elementy infrastruktury, z których nie korzysta;
- użytkownik lotniska nie może być przymuszany do korzystania z usług lub elementów infrastruktury, których nie potrzebuje;
- system opłat oraz zasady zniżek lub promocji powinny zapewniać, że na usługi dostarczane przez innych dostawców zarządzającemu, który uwzględnia je później w kalkulacji opłat (np. energia elektryczna, neutralizacja ścieków, dostarczanie wody itp.) nie może być nakładany narzut wyższy niż wynikający z racjonalnie uzasadnionych kosztów ich dostarczenia do końcowego odbiorcy przy uwzględnieniu uzasadnionego zysku zarządzającego,
- jakiegokolwiek kary finansowe nałożone na zarządzającego lotniskiem w wyniku postępowania sądowego lub administracyjnego nie mogą być podstawą uzasadnienia jakiegokolwiek kosztów mających wpływ na poziom opłat ponoszonych przez użytkowników lotniska,
- straty poniesione przez zarządzającego lotniskiem mogą zostać uwzględnione w procesie kalkulacji stawek opłat jedynie w przypadku, kiedy nie doszło do nich w sposób zawiniony przez zarządzającego (nieudbalstwo, działanie umyślne), były one niemożliwe do przewidzenia i nie można było im zapobiec,
- jakakolwiek otrzymana przez zarządzającego lotniskiem pomoc publiczna (wspólnotowa, krajowa, regionalna) musi zostać uwzględniona, jeżeli ma wpływ na zmniejszenie ponoszonych kosztów, w procesie ustalania opłat,

- wprowadzenie obowiązku określenia i opublikowania przez zarządzającego lotniskiem obowiązujących standardów postępowania administracyjnego.

3. Wnioski

Wyniki przeprowadzonych konsultacji wskazują na dość znaczącą rozbieżność opinii podmiotów rynku lotniczego w zakresie pożądanego systemu ustalania opłat lotniskowych w Polsce. Przedmiotowe różnice zdań można zaobserwować nie tylko pomiędzy dwiema głównymi zainteresowanymi stronami (zarządzającymi lotniskami oraz użytkownikami lotnisk w postaci przewoźników lotniczych), ale także w ramach każdej z tych dwóch grup.

Wspomniane powyżej różnice dotyczą w szczególności zagadnień takich jak:

- zakres podmiotowy obowiązywania w Polsce postanowień dyrektywy 2009/12/WE,
- zakres przedmiotowy uregulowania kwestii opłat lotniskowych,
- możliwość wprowadzenia przez zarządzającego lotniskiem wspólnego systemu opłat lotniskowych zarówno w przypadku sieci portów lotniczych, jak i portów obsługujących to samo miasto/konurbację,
- stosowanie w Polsce dodatkowych środków regulacyjnych,
- system ustalania kosztów stanowiących podstawę opłat lotniskowych.

Uogólnione wyniki w powyższym zakresie w grupach zarządzających lotniskami oraz przewoźników lotniczych zawarto w poniższej tabeli.

Zagadnienie	Zarządzający lotniskami	Przewoźnicy lotniczy
Rozszerzenie zakresu podmiotowego stosowania dyrektywy 2009/12/WE	Nie	Tak
Rozszerzenie zakresu przedmiotowego stosowania dyrektywy 2009/12/WE	Nie	Tak
Wspólny system opłat w ramach sieci portów lotniczych	Tak/Nie	Tak/Nie
Wspólny system opłat dla lotnisk obsługujących to samo miasto/konurbację	Tak/Nie	Tak/Nie
Wprowadzenie dodatkowych środków regulacyjnych	Tak/Nie	Tak
System ustalania kosztów stanowiących podstawę opłat lotniskowych	Dual-till	Single-till

Co do zasady, zarządzający lotniskami opowiadają się za możliwie daleko posuniętą deregulacją ekonomicznych aspektów ich działalności, podczas gdy w odpowiedziach przewoźników lotniczych widoczna jest potrzeba zapewnienia uregulowania prawnego tych zagadnień, w niektórych aspektach nawet w stopniu większym niż ma to miejsce aktualnie.

Na podstawie otrzymanych odpowiedzi można jednak sformułować pewne ogólne wnioski dotyczące nowego systemu opłat lotniskowych w Polsce. Poniżej przedstawiono listę takich konkluzji, przy czym oparto ją na uogólnionym stanowisku większości podmiotów uczestniczących w konsultacjach.

1. Nie wydaje się zasadne rozszerzenie zakresu podmiotowego stosowania postanowień dyrektywy 2009/12/WE na wszystkie lotniska w Polsce, w tym wszystkie lotniska użytku publicznego. Można natomiast rozważyć rozszerzenie stosowania zasad wynikających z dyrektywy 2009/12/WE na pewną grupę lotnisk użytku publicznego obsługujących rocznie mniej niż 5 mln pasażerów, uzależniając zakres ich stosowania od wielkości ruchu pasażerskiego na danym lotnisku (np. ustalenie progu w przedziale 1-3 mln pasażerów rocznie).
2. Mając na uwadze stanowisko podmiotów rynku lotniczego, można rozważyć rozszerzenie zakresu przedmiotowego postanowień dyrektywy 2009/12/WE, w szczególności o zagadnienia takie jak:
 - a. uregulowania dotyczące możliwych do stosowania zniżek od opłat lotniskowych,
 - b. uszczegółowienie procedury konsultacji,
 - c. wprowadzenie pewnych regulacji dotyczących poziomu/standardu usług.
3. Opinie podmiotów w kwestiach wspólnych systemów opłat lotniskowych w ramach sieci portów lotniczych oraz portów lotniczych obsługujących to samo miasto lub konurbację są zróżnicowane, dlatego decyzja w zakresie ewentualnego umożliwienia wprowadzenia takich rozwiązań w Polsce musi być poprzedzona dodatkowymi analizami skutków ich zastosowania.
4. Zasadne wydaje się wprowadzenie w Polsce dodatkowych środków regulacyjnych, o których mowa w art. 1 ust. 5 dyrektywy 2009/12/WE, jednak nie powinny one dotyczyć w jednakowym stopniu wszystkich lotnisk w Polsce. System nadzoru nad opłatami powinien być zróżnicowany z uwzględnieniem w szczególności sytuacji w zakresie konkurencji między lotniskami.
5. Należy dokonać analizy art. 75 ustawy Prawo lotnicze pod kątem zgodności z przepisami prawa wspólnotowego, w tym w szczególności postanowieniami dyrektywy 2009/12/WE.
6. Widocznym w otrzymanych odpowiedziach kierunkiem działania w zakresie lotów zwolnionych z opłat lotniskowych oraz zasad refundacji kosztów obsługi tych lotów jest wprowadzenie rozwiązania zbliżonego do funkcjonującego aktualnie w odniesieniu do opłat nawigacyjnych na podstawie art. 130 ustawy Prawo lotnicze oraz rozporządzenia wydanego na podstawie ust. 8 tego artykułu. Wprowadzenie zasady refundacji kosztów związanych z

obsługą lotów zwolnionych z opłat lotniskowych powinno mieć miejsce w szczególności w sytuacji rozszerzenia katalogu obowiązkowych zwolnień.

Załączniki

Załącznik 1. Lista podmiotów, od których otrzymano wypełniony kwestionariusz.

Zarządzający lotniskami:

1. Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.
2. Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta sp. z o.o.
3. Port Lotniczy Poznań – Ławica sp. z o.o.
4. Port Lotniczy Wrocław S.A.
5. Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”

Przewoźnicy lotniczy:

1. Ad Astra Executive Charter sp. z o.o.
2. Brussels Airlines Oddział w Polsce
3. Deutsche Lufthansa S.A. Oddział w Polsce
4. Polskie Linie Lotnicze “LOT” S.A.

Załącznik 2. Kwestionariusz stanowiący podstawę konsultacji.

Kwestionariusz w sprawie zmiany systemu ustalania opłat lotniskowych w Polsce wynikającej w szczególności z implementacji do krajowego porządku prawnego Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych

1. Czy zakres podmiotowy stosowania zapisów dyrektywy powinien być w Polsce rozszerzony także na lotniska obsługujące mniej niż 5 mln pasażerów w ciągu roku?

- a) Tak – proszę przejść do pyt. 2.
- b) Nie – proszę przejść do pyt. 3.

2. Jeśli w pyt. 1 wybrano odpowiedź ‘tak’, proszę podać, jakie kryterium powinno stanowić podstawę dla objęcia lotniska obsługującego poniżej 5 mln pasażerów rocznie zakresem implementowanych przepisów dyrektywy:

- a) liczba obsłużonych pasażerów
 - 4 mln
 - 3 mln
 - 2 mln
 - 1 mln
 - inna – jaka?.....
- b) liczba ton obsłużonych towarów i poczty
- c) liczba obsłużonych operacji handlowych startu i lądowania
- d) liczba obsłużonych operacji ogółem startu i lądowania
- e) kombinacja a-d
- f) wartość rocznych przychodów zarządzającego lotniskiem – jaka (PLN)?.....
- g) udział w rynku polskim – jaki (%)? (proszę też wskazać, co powinno stanowić podstawę dla ustalenia udziału).....
- h) wszystkie lotniska użytku publicznego w Polsce
- i) inne – jakie?.....

3. Czy kwestie uregulowane w dyrektywie to zakres przedmiotowy regulacji systemu opłat lotniskowych wystarczający w Polsce, czy też system powinien być w Polsce rozszerzony?

- a) Tak, jest wystarczający – proszę przejść do pyt. 5.
- b) Nie, jest niewystarczający – proszę przejść do pyt. 4.

4. Jeśli zakres przedmiotowy dyrektywy jest niewystarczający, proszę podać, o jakie zagadnienia powinien zostać uzupełniony w prawie krajowym lub jakie regulacje powinny być uszczegółowione i dlaczego.

- a) Uzupełnienie procedury konsultacji projektu opłat lotniskowych (art. 6 i 7 dyrektywy), w szczególności wykazu informacji podlegających udostępnieniu.

.....
.....
b) Ustanowienie obowiązku zawierania umów ws. poziomów/standardów świadczonych usług (art. 9 dyrektywy).

.....
.....
c) Uszczegółowienie warunków pre-finansowania dużych projektów inwestycyjnych (art. 8).

.....
.....
d) Określenie dopuszczalnych systemów zniżek od opłat lotniskowych.

.....
.....
e) Rozszerzenie zakresu kompetencji niezależnego organu nadzorującego poza art. 6 dyrektywy (art. 11).

.....
.....
Dodatkowe propozycje wraz z uzasadnieniem.

.....
.....
.....
.....
.....
.....
6. Czy prawo krajowe obowiązujące w Polsce powinno zezwolić zarządzającym siecią portów lotniczych na wprowadzenie wspólnego dla tych portów systemu opłat, o którym mowa w art. 4 dyrektywy?

- a) Tak.
- b) Nie.

7. Czy prawo krajowe obowiązujące w Polsce powinno zezwolić zarządzającemu portem lotniczym na wprowadzenie wspólnego systemu opłat dla portów obsługujących to samo miasto lub konurbację, o którym mowa w art. 5 dyrektywy?

- a) Tak.
- b) Nie.

8. Czy w prawie krajowym obowiązującym w Polsce powinny istnieć dodatkowe środki regulacyjne, o których mowa w art. 1 ust. 5 dyrektywy, w szczególności wskazane w art. 6 ust. 5 pkt a i b dyrektywy (zatwierdzanie opłat lotniskowych lub ustalanie ich maksymalnego poziomu)?

- a) Tak – proszę przejść do pyt. 9.
- b) Nie – proszę przejść do pyt. 12.

9. Jakie elementy taryfy opłat lotniskowych powinny podlegać zatwierdzeniu przez organ regulacyjny przed wprowadzeniem w życie?

- a) Wysokość opłat podstawowych – standardowych: start/lądowanie, pasażerska, postój, ochrona, ochrona środowiska, PRM).
- b) Wysokość opłat podstawowych – dodatkowych (np. odladanie).
- c) Zasady udzielania rabatów i zniżek.
- d) Zasady naliczania opłat.
- e) Zasady pobierania opłat /warunki płatności.
- f) Inne (jakie?).....
- g) Opłaty nie powinny podlegać zatwierdzeniu - powinna być ustalana maksymalna ich wysokość.

10. Czy zasadne jest wprowadzenie rozróżnienia w zasadach zatwierdzania opłat, o których mowa w pkt 9, pomiędzy lotniskami użytku publicznego w Polsce czy też system powinien być jednakowy dla wszystkich lotnisk?

- a) Tak, wprowadzenie rozróżnienia – proszę przejść do pyt. 11.
- b) Nie, jednakowy system dla wszystkich lotnisk.

11. Jeśli w pyt. 10 wybrano odpowiedź ‘tak’, to jakie kryterium/a powinno/y stanowić podstawę dla tego rozróżnienia?

- a) Wielkość ruchu w roku poprzedzającym mierzona:
 - liczbą pasażerów – jaką?.....
 - liczbą ton towarów i poczty – jaką?.....
 - liczbą operacji handlowych – jaką?
 - liczbą operacji ogółem – jaką?
 - kombinacja ww.
- b) Wartość rocznych przychodów zarządzającego lotniskiem – jaka (PLN)?.....
- c) Udział w rynku polskim – jaki (%)? (proszę też wskazać, co powinno stanowić podstawę dla ustalenia udziału)
- d) Analiza potwierdzająca brak pozycji dominującej lotniska
- e) Inne (jakie?).....

12. Jeśli w pyt. 8 wybrano odpowiedź ‘b’ (brak zatwierdzania taryfy opłat przez organ regulacyjny lub ustalania maksymalnego poziomu opłat) to w jaki sposób powinien być wykonywany nadzór, o którym mowa w dyrektywie, a w szczególności kwestie dotyczące środków odwoławczych – proszę podać propozycje wraz z uzasadnieniem.

13. Czy Państwa zdaniem przepisy art. 75 ustawy Prawo lotnicze, tj. przepisy dotyczące zakresu usług, za które mogą być pobierane opłaty lotniskowe, powinny być zmienione?

- a) Tak, należy zmienić/rozszerzyć/zawęzić katalog usług, za które mogą być pobierane opłaty lotniskowe.
- b) Nie, nie ma potrzeby zmian.

W przypadku odpowiedzi twierdzącej, proszę wskazać proponowany kierunek zmian.

.....
.....

14. Czy Państwa zdaniem przepisy art. 76 ustawy Prawo lotnicze, tj. przepisy dotyczące zwolnień z opłat lotniskowych powinny być zmienione?

- f) Tak, należy zmienić/rozszerzyć katalog lotów, za które opłat lotniskowych na mocy ustawy nie pobiera się lub pobiera się z uwzględnieniem zniżek – proszę przejść do pyt. 15.
- g) Nie, nie ma potrzeby zmian – proszę przejść do pyt. 16.

15. Jeśli zasadne jest dokonanie zmian w katalogu obowiązkowych zwolnień, proszę podać, jakie kategorie lotów powinny być objęte obowiązkowym (ustawowym) zwolnieniem z opłat lotniskowych (lub ewentualnie systemem obowiązkowych zniżek)?

- a) Loty polskich państwowych statków powietrznych (statki powietrzne wojskowe i służb porządku publicznego).
- b) Loty obcych państwowych statków powietrznych.
- c) Loty w celu przewozu głowy państwa, szefa rządu.
- d) Loty szkolne.
- e) Inne (jakie?).....

Dodatkowe uwagi:

.....
.....

16. Czy loty zwolnione z opłat na podstawie art. 76 ustawy Prawo lotnicze powinny być objęte refundacją z budżetu państwa?

- a) Tak.
- b) Nie.

W przypadku odpowiedzi twierdzącej, proszę wskazać na jakich zasadach taka refundacja powinna się odbywać?

.....
.....

17. Na jakich zasadach powinien zostać oparty system opłat lotniskowych w Polsce?

- a) System tzw. single till (uwzględnienie przy ustalaniu opłat zarówno działalności lotniskowej, jak i pozalotniskowej).
- b) System tzw. dual till (rozdzielenie działalności lotniskowej i pozalotniskowej przy ustalaniu opłat).
- c) System mieszany (połączenie a i b).

W przypadku wyboru odpowiedzi c, proszę opisać i uzasadnić proponowany kształt systemu mieszanego.

