



DZIENNIK USTAW

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 24 stycznia 2013 r.

Poz. 114

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾

z dnia 23 stycznia 2013 r.

w sprawie opłat lotniskowych

Na podstawie art. 77 ust. 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933, 951 i 1544) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa szczegółowe wymagania dotyczące ustalania i zatwierdzania opłat lotniskowych, o których mowa w art. 75 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, zwanej dalej „ustawą”.

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

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

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

3. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego może, poza opłatami, o których mowa w ust. 1, ustalić odrębną opłatę lotniskową za zapewnienie ochrony i kontrolę bezpieczeństwa pasażerów i ich bagażu oraz ładunków (towarów i poczty) oraz odrębną opłatę lotniskową za ochronę statku powietrznego na płycie postojowej.

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

§ 3. 1. Zakres i warunki świadczenia usług standardowych i dodatkowych objętych opłatami lotniskowymi określa i w sposób zwyczajowo przyjęty na danym lotnisku użytku publicznego podaje do publicznej wiadomości zarządzający lotniskiem użytku publicznego, w szczególności przez publikację na stronie internetowej lotniska, o ile taką posiada.

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

¹⁾ Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494 oraz z 2012 r. poz. 1396).

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

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

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

3. Jeżeli celem udzielanych zniżek, o których mowa w ust. 2, jest utrzymanie lub zwiększenie wielkości ruchu lotniczego, w szczególności uruchomienie połączeń na nowych trasach lub zwiększenie częstotliwości połączeń na trasach istniejących, stosowanie tych zniżek jest ograniczone w czasie i nie może trwać dłużej niż 5 lat.

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

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

2. Opłaty lotniskowe na lotniskach użytku publicznego ustala się na podstawie planowanej księgowej wartości kosztów określonych w planie gospodarczym na rok, w którym te opłaty mają wejść w życie, z uwzględnieniem § 6 ust. 2.

3. W przypadku gdy zarządzający lotniskiem użytku publicznego nie posiada planu gospodarczego, podstawę ustalania wysokości opłat lotniskowych stanowią koszty poniesione w roku sprawozdawczym poprzedzającym rok, w którym opłaty lotniskowe są wprowadzane.

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

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

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

- 1) bezpośrednie koszty operacyjne utrzymania i eksploatacji lotniska;
- 2) koszty pośrednie, w tym koszty administracyjne;

- 3) koszty infrastruktury, w tym koszt amortyzacji oraz środków trwałych w budowie;
- 4) koszty finansowe kapitału obcego.

2. Przy ustalaniu wysokości opłat lotniskowych zarządzający lotniskiem użytku publicznego może uwzględnić koszt kapitału własnego albo uzasadnioną marżę zysku, z zastrzeżeniem ust. 3.

3. W przypadku opłat lotniskowych, o których mowa w § 2 ust. 2 i 3, zarządzający lotniskiem użytku publicznego może uwzględnić koszt kapitału własnego, skalkulowanego z uwzględnieniem stopy oprocentowania nie wyższej niż oprocentowanie 10-letnich obligacji Skarbu Państwa. Przy ustalaniu tych opłat nie uwzględnia się uzasadnionej marży zysku.

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

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

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

7. Przy ustalaniu wysokości opłat lotniskowych można uwzględnić konieczność zgromadzenia środków własnych na finansowanie długoterminowych przedsięwzięć inwestycyjnych o dużej skali.

§ 7. 1. Opłatę startową lub za lądowanie na lotniskach użytku publicznego ustala się w odniesieniu do maksymalnej masy startowej (MTOM) statku powietrznego, zwanej dalej „maksymalną masą”, podanej w świadectwie zdatości do lotu, a w przypadku jego braku – w dokumencie równoważnym, z zastrzeżeniem ust. 2.

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

3. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego może ustalić:

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

4. Przy określaniu kosztów bezpośrednich stanowiących podstawę ustalania opłaty startowej lub za lądowanie uwzględnia się uzasadnione koszty utrzymania części lotnicznej lotniska ponoszone przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego, z wyłączeniem kosztów utrzymania budynku dworca lotniczego oraz kosztów stanowiących podstawy do ustalenia opłat, o których mowa w art. 130 ustawy, a w szczególności koszty:

- 1) stałego utrzymywania dróg startowych i dróg kołowania wraz z systemem urządzeń z nimi związanych w stanie pozwalającym na ich bezpieczne wykorzystywanie oraz pozostawanie w stanie gotowości świadczenia usług, za które są pobierane opłaty;
- 2) zabezpieczenia pola wzlotów i pola manewrowego statków powietrznych obejmującego w szczególności ich utrzymanie, ogrodzenie, meliorację, oświetlenie, konserwację;
- 3) ochrony i zapewnienia bezpieczeństwa statku powietrznego w trakcie wykonywania operacji startu i lądowania;
- 4) funkcjonowania lotniskowych służb ruchu lotniczego, służb i systemów zabezpieczających te służby, innych systemów i urządzeń zapewniających bezpieczeństwo operacji lotniczych;
- 5) utrzymania i zabezpieczenia oświetlenia płyty lotniska i płyt postojowych oraz ich udostępnienia dla statków powietrznych na czas niezbędny do wykonania czynności serwisowych i ładunkowych – w części nieobjętej opłatą postojową;
- 6) zabezpieczenia przeciwpożarowego i ratownictwa medycznego operacji lotniczych, z uwzględnieniem stałej gotowości do podjęcia niezbędnej akcji w sytuacjach awaryjnych, niezależnie od rzeczywistego wykorzystania tych usług, służb i urządzeń;

- 7) oświetlenia w nocy i podczas złej widoczności dróg startowych i dróg kołowania oraz udostępnienia wzrokowych i radiowych urządzeń podejścia do lądowania;
- 8) ochrony środowiska przed hałasem, chyba że stanowią podstawę do ustalania dopłaty lub opłaty, o których mowa w § 2 ust. 2;
- 9) zapewnienia lotniskowej osłony meteorologicznej.

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

2. Czasem postoju statku powietrznego jest czas od momentu znalezienia się na płycie postojowej do momentu jej opuszczenia przez statek powietrzny.

3. Przy określaniu kosztów stanowiących podstawę do ustalania opłaty postojowej uwzględnia się uzasadnione koszty utrzymania płyty postojowej lotniska, a w szczególności koszty:

- 1) utrzymywania płyty postojowej;
- 2) utrzymania i zabezpieczenia oświetlenia płyty postojowej dla statków powietrznych i jej udostępnienia na czas niezbędny do wykonania czynności serwisowych i ładunkowych – w części nieobjętej opłatą startową lub za lądowanie;
- 3) ochrony parkujących statków powietrznych, chyba że koszty te stanowią podstawę do ustalania opłaty, o której mowa w § 2 ust. 3.

4. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego może określić czas, za który nie pobiera się opłaty postojowej. W przypadku określenia długości czasu, za który nie pobiera się opłaty postojowej na danym lotnisku, długość tego czasu jest określona w zatwierdzonych, w trybie art. 77 ustawy, opłatach lotniskowych.

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

6. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego może ustalić specjalną, podwyższoną opłatę postojową w przypadku uzasadnionego zatrzymania statku powietrznego na lotnisku zgodnie z art. 78 ust. 1 ustawy.

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

- 1) udostępnianiem pasażerom budynku dworca lotniczego wraz z niezbędnym wyposażeniem, urządzeniami i systemem dróg dojazdowych, z wyłączeniem kosztów związanych ze świadczeniem usług pozalotniczych;
- 2) zapewnianiem ochrony i kontroli bezpieczeństwa pasażerów i ich bagażu, chyba że koszty te stanowią podstawę do ustalania opłaty lotniskowej, o której mowa w § 2 ust. 3.

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

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

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

§ 10. Opłatę towarową na lotniskach użytku publicznego ustala się z uwzględnieniem uzasadnionych kosztów utrzymania infrastruktury służącej obsłudze ładunków (towarów i poczty), ponoszonych przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego, a w szczególności kosztów związanych z:

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

§ 11. 1. Opłatę hałasową albo dopłatę, o której mowa w § 2 ust. 2, ustala się w oparciu o koszty, o których mowa w § 7 ust. 4 pkt 8, z uwzględnieniem § 6 ust. 3. Koszty te ustala się na podstawie prowadzonej przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego ewidencji księgowej lub pozaksięgowej pozwalającej na określenie wysokości kosztów związanych z zapewnieniem ochrony środowiska przed nadmiernym hałasem.

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

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

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

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

4. W przypadku wystąpienia różnicy między przychodami z tytułu opłat, o których mowa w ust. 1, a kosztami rzeczywiście poniesionymi w związku z zapewnianiem ochrony, o której mowa w ust. 1, jest stosowany mechanizm wyrównawczy polegający na odpowiedniej zmianie tych opłat o wysokość tej różnicy nie później niż w drugim roku następującym po roku, w którym powstała ta różnica.

§ 13. 1. Projekt opłat lotniskowych zarządzający lotniskiem użytku publicznego przedstawia do zaopiniowania, zgodnie z art. 77 ust. 1 ustawy, nie później niż na miesiąc przed przewidywanym dniem przedstawienia ich do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanemu dalej „Prezesem Urzędu”.

2. W ramach konsultacji, o których mowa w ust. 1, zarządzający lotniskiem użytku publicznego przedstawia informacje na temat podstaw przyjętych do określenia systemu i wysokości poszczególnych opłat lotniskowych na danym lotnisku. Informacje te obejmują co najmniej:

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

3. Na żądanie zarządzającego lotniskiem użytku publicznego, przed przeprowadzeniem konsultacji, o których mowa w ust. 1, przewoźnicy lotniczy, o których mowa w art. 77 ust. 1 ustawy, w terminie określonym przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego, nie krótszym niż 14 dni, przekazują informacje:

- 1) na temat prognozy ruchu lotniczego danego przewoźnika lotniczego do lub z danego lotniska, w tym liczby pasażerów lub tonażu ładunków (towarów i poczty) i operacji ruchu pasażerskiego lub towarowego, na okres co najmniej 2 lat następujących po roku, w którym są prowadzone konsultacje;

- 2) dotyczące planowanej siatki połączeń do i z danego lotniska, zmiany w liczbie i typach użytkowanych statków powietrznych (strukturze floty wykorzystywanej w wykonywaniu operacji do i z danego lotniska) w okresie co najmniej roku kalendarzowego następującego po roku, w którym są prowadzone konsultacje;
- 3) dotyczące planów rozwoju związanych z danym lotniskiem;
- 4) dotyczące potrzeb i wymagań związanych z danym lotniskiem, w szczególności związanych z przepustowością terminali i dróg startowych oraz z infrastrukturą służącą parkowaniu statków powietrznych.

4. Informacje przekazywane podczas konsultacji, o których mowa w ust. 1, stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503, z późn. zm.²⁾).

5. Przewoźnik lotniczy, który mimo żądania zarządzającego lotniskiem użytku publicznego nie przedstawił przed konsultacjami, o których mowa w ust. 1, w terminie określonym przez tego zarządzającego informacji, o których mowa w ust. 3, traci prawo do udziału w tych konsultacjach.

6. W ramach konsultacji, o których mowa w ust. 1, zarządzający lotniskiem konsultuje także podjęcie decyzji o uwzględnieniu w wysokości opłat lotniskowych konieczności zgromadzenia środków własnych na finansowanie długoterminowych przedsięwzięć inwestycyjnych o dużej skali.

§ 14. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego przedstawia Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia projekt opłat lotniskowych wraz z uzasadnieniem zawierającym w szczególności:

- 1) określenie proponowanego terminu wejścia w życie opłat lotniskowych;
- 2) zakres i warunki świadczenia usług standardowych i dodatkowych;
- 3) opis aktualnej sytuacji finansowej zarządzającego lotniskiem użytku publicznego, wraz z opisem wpływu zmiany opłat lotniskowych na tę sytuację;
- 4) uzasadnienie dla modulowania opłat lotniskowych, o którym mowa w § 4 ust. 4, jeżeli projekt opłat lotniskowych zawiera takie modulowanie;
- 5) opis proponowanych zniżek od opłat lotniskowych wraz z uzasadnieniem, w szczególności określenie spodziewanych rezultatów tych zniżek dla ruchu do i z danego lotniska, wraz z informacją o źródłach finansowania przychodów utraconych w związku z funkcjonowaniem systemu zniżek;
- 6) dokumentację z przeprowadzonych konsultacji, o których mowa w § 13, w szczególności dokumentację potwierdzającą dotrzymanie przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego terminu, o którym mowa w § 13 ust. 1, oraz – na żądanie Prezesa Urzędu – kopie opinii podmiotów, o których mowa w art. 77 ust. 1 ustawy;
- 7) uzasadnienie proponowanych zmian w opłatach lotniskowych względem obowiązujących dotychczas, w szczególności okoliczności wpływające na konieczność zmiany opłat lotniskowych oraz uzasadnienie dla proponowanej wysokości opłat lotniskowych;
- 8) informację o dofinansowaniu z bezzwrotnych środków publicznych obiektów i urządzeń oraz usług, których dotyczą opłaty lotniskowe;
- 9) uzasadnienie konieczności uwzględnienia w opłatach lotniskowych zgromadzenia środków własnych na finansowanie długoterminowych przedsięwzięć inwestycyjnych o dużej skali.

2. W celu zbadania zgodności projektu opłat lotniskowych z przepisami prawa Prezes Urzędu może żądać od zarządzającego lotniskiem użytku publicznego przedstawienia dodatkowych informacji dotyczących wprowadzanych albo zmienianych opłat lotniskowych, w szczególności:

- 1) kalkulacji kosztów stanowiących podstawę ustalenia poszczególnych opłat lotniskowych;
- 2) planu gospodarczego obejmującego co najmniej 2 lata;
- 3) poświadczających spełnienie wymagań rozporządzenia.

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 96, poz. 959, Nr 162, poz. 1693 i Nr 172, poz. 1804, z 2005 r. Nr 10, poz. 68, z 2007 r. Nr 171, poz. 1206 oraz z 2009 r. Nr 201, poz. 1540.

§ 15. 1. Opłaty lotniskowe na lotniskach użytku wyłącznego mogą być zróżnicowane wyłącznie w sposób niepowodujący dyskryminacji użytkowników i zapewniający zachowanie zasad uczciwej konkurencji, w szczególności ze względu na rodzaje i charakterystyki statków powietrznych oraz charakter wykonywanych operacji lotniczych.

2. Zarządzający lotniskiem użytku wyłącznego, z zachowaniem zasady niedyskryminacji oraz na warunkach jednakowych dla poszczególnych użytkowników, o których mowa w art. 54 ust. 3 ustawy, może udzielać zniżek od ustalonych opłat lotniskowych, jeżeli nie powoduje to wzrostu opłat lotniskowych pobieranych od podmiotów niekorzystających z tych zniżek.

3. Zarządzający lotniskiem użytku wyłącznego podaje w sposób zwyczajowo przyjęty na danym lotnisku do wiadomości użytkowników, o których mowa w art. 54 ust. 3 ustawy, opłaty lotniskowe, o których mowa w ust. 1, wraz z warunkami stosowania zniżek, przynajmniej na miesiąc przed ich wejściem w życie.

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

§ 16. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie opłat lotniskowych (Dz. U. Nr 103, poz. 1083).

§ 17. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej: *S. Nowak*