

Zgodnie z przepisami Prawa lotniczego minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego, po zasięgnięciu opinii wskazanych organów, może nałożyć obowiązek użyteczności publicznej w stosunku do regularnego przewozu lotniczego między dwoma portami lotniczymi, z których co najmniej jeden jest położony na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. W takiej sytuacji przewoźnikowi lotniczemu będzie przysługiwała rekompensata w wysokości obliczonej zgodnie z metodologią określoną w akcie wykonawczym do Prawa lotniczego.

Projekt takiego aktu – rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie sposobu obliczania kosztów wykonywania obowiązku użyteczności publicznej w stosunku do regularnego przewozu lotniczego – został właśnie skierowany do Zespołu ds. Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska Komisji Wspólnej.

Rekompensowane koszty wyznacza się jako:

1. koszty poniesione przez przewoźnika z tytułu wykonywania obowiązku użyteczności publicznej na danej trasie, na które składają się (proporcjonalnie do udziału realizacji obowiązku użyteczności publicznej w ogóle działalności przewozowej danego przewoźnika):
 - a) bezpośrednie koszty działalności operacyjnej, w tym koszty personelu, materiałów i energii, usług obcych oraz podatków i opłat,
 - b) koszty pośrednie, w tym koszty związane z systemami dystrybucji, koszty promocji i reklamy, koszty programów lojalnościowych, koszty ubezpieczeń, koszty administracyjne oraz koszty pośrednie personelu wspierającego realizującego funkcje związane z obsługą trasy, na którą nałożony został obowiązek użyteczności publicznej,
 - c) koszty infrastruktury związane z wykorzystaniem i utrzymaniem niezbędnej infrastruktury technicznej wraz z kosztem leasingu i utrzymania statków powietrznych wykorzystywanych do regularnych przewozów pasażerskich na trasie, na którą nałożony został obowiązek użyteczności publicznej, w tym w tym kosztem amortyzacji i obsługi technicznej oraz kosztem urządzeń i instalacji niezbędnych do świadczenia usługi przewozu pasażerskiego w tym zakresie,
 - d) koszty finansowe bezpośrednio związane z wykonywaniem obowiązku użyteczności publicznej, jeżeli są one konieczne z punktu widzenia wykonywania danego obowiązku użyteczności publicznej;
2. powiększone o uzasadniony poziom zysku, z który uznaje się zysk nie większy niż koszt kapitału własnego przewoźnika lotniczego, zaangażowanego do wykonania obowiązku użyteczności publicznej, skalkulowanego w oparciu o model wyceny aktywów kapitałowych z uwzględnieniem jako stopy zwrotu wolnej od ryzyka oprocentowania obligacji Skarbu Państwa w odpowiednim okresie;
3. pomniejszone o uzyskiwane przez przewoźnika lotniczego przychody w związku z obsługą trasy objętej obowiązkiem użyteczności publicznej, przy czym do przychodów tych zalicza się również przychody zaklasyfikowane jako pomoc państwa, a także ewentualne specjalne lub wyłączne prawa danego przedsiębiorstwa związane z inną działalnością, przynoszącą dzięki temu zysk przewyższający uzasadniony poziom zysku. Przychody te obejmują zatem wpływy taryfowe i inne pochodzące ze sprzedaży przewozów lotniczych na danej trasie, przychody z opłat dodatkowych doliczanych do ostatecznej ceny przewozu oraz przychody z programów lojalnościowych.