



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VI kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-36-09

Druk nr 2113

Warszawa, 9 czerwca 2009 r.

Pan
Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o zmianie ustawy - Prawo lotnicze wraz z projektami aktów wykonawczych.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z poważaniem

(-) Donald Tusk

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy – Prawo lotnicze¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.²⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) odnośnik nr 1 do tytułu ustawy otrzymuje brzmienie:

„¹⁾ Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia następujących dyrektyw Wspólnot Europejskich:

- 1) dyrektywy Rady 89/629/EWG z dnia 4 grudnia 1989 r. w sprawie ograniczenia emisji hałasu z cywilnych poddźwiękowych samolotów odrzutowych (Dz. Urz. WE L 363 z 13.12.1989, str. 27; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 284),
- 2) dyrektywy Rady 91/670/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie wzajemnego uznawania licencji personelu pełniącego określone funkcje w lotnictwie cywilnym (Dz. Urz. WE L 373 z 31.12.1991, str. 21; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 6, t. 1, str. 270),
- 3) dyrektywy Rady 94/56/WE z dnia 21 listopada 1994 r. ustanawiającej podstawowe zasady regulujące postępowanie w dochodzeniu przyczyn wypadków i zdarzeń w lotnictwie cywilnym (Dz. Urz. WE L 319 z 12.12.1994, str. 14; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 224),
- 4) dyrektywy Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 272 z 25.10.1996, str. 36, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 496, z późn. zm.),
- 5) dyrektywy Rady 2000/79/WE z dnia 27 listopada 2000 r. dotyczącej Europejskiego porozumienia w sprawie organizacji czasu pracy personelu pokładowego w lotnictwie cywilnym, zawartego przez Stowarzyszenie

Europejskich Linii Lotniczych (AEA), Europejską Federację Pracowników Transportu (ETF), Europejskie Stowarzyszenie Cockpit (ECA), Stowarzyszenie Linii Lotniczych Regionów Europy (ERA) i Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych (IATA) (Dz. Urz. WE L 302 z 01.12.2000, str. 57; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 5, t. 4, str. 75),

- 6) dyrektywy 2002/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 marca 2002 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 85 z 28.03.2002, str. 40, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 6, str. 96, z późn. zm.),
- 7) dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 czerwca 2003 r. w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym (Dz. Urz. UE L 167 z 04.07.2003, str. 23; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 331),
- 8) dyrektywy 2003/88/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 listopada 2003 r. dotyczącej niektórych aspektów organizacji czasu pracy (Dz. Urz. UE L 299 z 18.11.2003, str. 9; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 5, t. 4, str. 381),
- 9) dyrektywy 2004/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa statków powietrznych państwa trzeciego korzystających z portów lotniczych Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 143 z 30.04.2004, str. 76, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 182, z późn. zm.),
- 10) dyrektywy 2004/82/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie zobowiązania przewoźników do przekazywania danych pasażerów (Dz. Urz. UE L 261 z 06.08.2004, str. 24; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 19, t. 7, str. 74, z późn. zm.),
- 11) dyrektywy 2006/23/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 kwietnia 2006 r. w sprawie wspólnotowej licencji kontrolera ruchu lotniczego (Dz. Urz. UE L 114/22 z 27.04.2006, str. 22),
- 12) dyrektywy 2006/93/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. w sprawie określenia zasad wykonywania operacji przez samoloty

objęte częścią II rozdział 3 tom I załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wydanie 2 (1988 r.) (Dz. Urz. UE L 374 z 27.12. 2006, str. 1 – 4).”;

2) w art. 1 ust. 3 i 4 otrzymują brzmienie:

- „3. Lotnictwo cywilne obejmuje wszystkie rodzaje lotnictwa, z wyjątkiem lotnictwa państwowego, to jest państwowych statków powietrznych, załóg tych statków oraz lotnisk państwowych wykorzystywanych wyłącznie do startów i lądowań państwowych statków powietrznych.
4. Przepisów prawa lotniczego nie stosuje się do lotnictwa państwowego, z wyjątkiem przepisów art. 1 ust. 6 i 7, art. 2 – 10, art. 12, art. 14, art. 33, art. 35 ust. 2, art. 43 i 44, art. 60, art. 74, art. 76 ust. 2, art. 89, art. 92, art. 119 – 126, art. 128, art. 130, art. 133, art. 140, art. 140a – 140d, art. 149 i 150 ustawy, z zastrzeżeniem ust. 5.”;

3) w art. 2:

a) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

- „5) lądowiskiem jest obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni, który może być w całości lub w części wykorzystywany do startów i lądowań naziemnego lub nawodnego ruchu statków powietrznych, ujęty w ewidencji lądowisk;”;

b) po pkt 9 dodaje się pkt 9a i 9b w brzmieniu:

- „9a) lotem handlowym oferowanym niepublicznie jest nieregularny lot handlowy niedostępny, w sposób bezpośredni lub pośredni, w ofercie publicznej oraz realizowany wyłącznie na rzecz zamawiającego i na trasie przez niego ustalonej;
- 9b) lotem lokalnym jest lot rozpoczynający się i kończący w tym samym miejscu, wykonywany bez międzylądowania;”;

c) pkt 13 otrzymuje brzmienie:

- „13) przewozem lotniczym jest lot lub seria lotów, w których przewozi się pasażerów, towary, bagaż lub pocztę, za wynagrodzeniem lub na podstawie umowy o czasowym oddaniu statku powietrznego do używania;”;

d) w pkt 18 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) zarządzającego lotniskiem do zapewnienia funkcjonowania lotniska z zachowaniem określonych wymagań, których zarządzający lotniskiem nie spełniłby, kierując się jedynie interesem handlowym lub statutowym”;

e) dodaje się pkt 20 – 23 w brzmieniu:

„20) aktem bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym jest bezprawny i celowy akt polegający na:

- a) użyciu w czasie lotu statku powietrznego przemocy przeciwko osobie znajdującej się na jego pokładzie, jeżeli akt ten może zagrozić bezpieczeństwu tego statku,
- b) zniszczeniu statku powietrznego albo spowodowaniu jego uszkodzeń, które uniemożliwiają lot lub mogą stanowić zagrożenie bezpieczeństwa tego statku,
- c) umieszczeniu na pokładzie statku powietrznego przedmiotu, urządzenia lub substancji, które mogą zagrozić zdrowiu lub życiu pasażerów lub załogi lub zniszczyć statek powietrzny albo spowodować jego uszkodzenia, mogące uniemożliwić jego lot lub stanowić zagrożenie bezpieczeństwa tego statku w czasie lotu,
- d) porwaniu statku powietrznego z załogą i pasażerami na pokładzie lub bez nich, również w celu użycia statku powietrznego jako narzędzia ataku terrorystycznego z powietrza,
- e) zniszczeniu albo uszkodzeniu urządzeń naziemnych lub pokładowych, zakłóceniu ich działania lub użyciu przemocy przeciwko osobie obsługującej te urządzenia, w przypadku gdy powoduje to znaczne zakłócenie ruchu lotniczego lub zagrożenie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego,
- f) przekazaniu nieprawdziwej informacji, która powoduje zagrożenie osób i mienia w komunikacji lotniczej,
- g) zniszczeniu albo poważnym uszkodzeniu urządzeń na lotnisku, zakłóceniu ich działania lub użyciu przemocy przeciwko osobie obsługującej te urządzenia, w przypadku gdy powoduje to znaczne zakłócenie ruchu lotniczego lub funkcjonowania lotniska lub zagrożenie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego;

- 21) służbą ochrony lotniska jest:
- a) w portach lotniczych – wewnętrzna służba ochrony,
 - b) na pozostałych lotniskach – wewnętrzna służba ochrony albo specjalistyczna uzbrojona formacja ochronna
- działające na podstawie ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. z 2005 r. Nr 145, poz. 1221, z 2006 r. Nr 104, poz. 708 oraz z 2008 r. Nr 171, poz. 1055 i Nr 180, poz. 1112), realizujące zadania na rzecz ochrony lotnictwa cywilnego i podlegające zarządzającemu lotniskiem;
- 22) państwem trzecim jest państwo inne niż państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederacja Szwajcarska lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strona umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym;
- 23) scentralizowaną infrastrukturę stanowią służące do wykonywania usług obsługi naziemnej elementy infrastruktury i urządzenia w porcie lotniczym, których złożoność, koszt lub wpływ na środowisko nie pozwala na podział lub powielenie.”;
- 4) do art. 5 ust. 1 lit. b dodaje się odnośnik nr 1a w brzmieniu:
- „^{1a)} Zgodnie ze sprostowaniem do rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewnienia służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 174 z 04.07.2007, str. 27), rozporządzenie nosi tytuł rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewnienia służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.”;
- 5) w art. 16 po ust. 3 dodaje się ust. 3a i 3b w brzmieniu:
- „3a. Minister właściwy do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, może opracować, w drodze rozporządzenia, wykaz inwestycji celu publicznego w rozumieniu przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w zakresie budowy lub przebudowy lotniska lub lądowiska, mając na uwadze istniejące programy, strategie i decyzje

w zakresie polityki transportowej oraz potrzeby podmiotów zakładających, rozbudowujących lub przebudowujących lotniska lub lądowiska.

3b. Wykaz, o którym mowa w ust. 3a, stanowi podstawę do wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego zgodnie z przepisami ustawy wskazanej w ust. 1.”;

6) w art. 17 w ust. 13 pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) lekarze specjaliści z zakresu medycyny lotniczej, medycyny transportu lub medycyny sądowej.”;

7) w art. 21:

a) w ust. 2:

– pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) sprawowanie nadzoru nad realizacją zadań przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej;”;

– po pkt 4 dodaje się pkt 4a w brzmieniu:

„4a) wykonywanie zadań w imieniu i na rzecz organów i instytucji Unii Europejskiej zgodnie z prawem Unii Europejskiej, umowami międzynarodowymi oraz innymi porozumieniami w zakresie lotnictwa cywilnego;”;

– pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) sprawowanie nadzoru nad eksploatacją statków powietrznych;”;

– po pkt 5 dodaje się pkt 5a w brzmieniu:

„5a) certyfikacja podmiotów prowadzących działalność w zakresie lotnictwa cywilnego;”;

– pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10) współpraca z organami, którym podlega lotnictwo państwowe, oraz innymi jednostkami organizacyjnymi, w szczególności w zakresie zarządzania ruchem lotniczym oraz zabezpieczania i obsługi ruchu lotniczego, a także zapewniania służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego;”;

– uchyla się pkt 14,

b) ust. 2a otrzymuje brzmienie:

„2a. W zakresie, o którym mowa w ust. 2, Prezes Urzędu wykonuje uprawnienia państwa członkowskiego Unii Europejskiej, właściwego organu państwa członkowskiego oraz kompetentnej władzy państwa członkowskiego określone w rozporządzeniach i decyzjach Unii Europejskiej niezastrzeżone w niniejszej ustawie, innych ustawach oraz umowach międzynarodowych na rzecz ministra właściwego do spraw transportu lub innych organów administracji publicznej.”;

8) art. 22a otrzymuje brzmienie:

„Art. 22a. Wydatki na dofinansowanie zakupu sprzętu i urządzeń niezbędnych dla bezpieczeństwa działalności lotniczej i nadzoru w tym zakresie, dofinansowanie obowiązku użyteczności publicznej, o którym mowa w art. 183 i 197, oraz wydatki Urzędu ustala się w ustawie budżetowej do wysokości planowanych wpływów z opłat, o których mowa w art. 25 ust. 1, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych, w tym przepisów prawa Unii Europejskiej, oraz wpływów z realizacji przez Urząd umów międzynarodowych.”;

9) po art. 22a dodaje się art. 22b i 22c w brzmieniu:

„Art. 22b. Prezes Urzędu udziela dofinansowania zakupu sprzętu i urządzeń niezbędnych dla bezpieczeństwa działalności lotniczej i nadzoru w tym zakresie na wniosek podmiotu niezaliczanego na podstawie odrębnych przepisów do sektora finansów publicznych, w formie dotacji celowej na dofinansowanie kosztów realizacji inwestycji.

Art. 22c. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem zasad udzielania i rozliczania dotacji oraz przepisów międzynarodowych:

1) szczegółowe warunki i tryb oraz kryteria rozdziału środków budżetowych przeznaczonych na dofinansowanie:

a) zakupu sprzętu i urządzeń niezbędnych dla bezpieczeństwa działalności lotniczej i nadzoru w tym zakresie, o którym mowa w art. 22b,

- b) obowiązku użyteczności publicznej, o którym mowa w art. 183 i 197;
 - 2) dokumenty, które należy dołączyć do wniosku o dofinansowanie;
 - 3) terminy składania i rozpatrywania wniosków o dofinansowanie;
 - 4) wzór wniosku o dofinansowanie;
 - 5) szczegółowe warunki i tryb przekazywania i rozliczania dofinansowania.”;
- 10) w art. 24:
- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:
 - „1. W Urzędzie działa Naczelny Lekarz Lotnictwa Cywilnego, zwany dalej „Naczelnym Lekarzem”, powoływany i odwoływany przez Prezesa Urzędu, spośród lekarzy będących specjalistami z zakresu medycyny lotniczej lub medycyny transportu z doświadczeniem z zakresu medycyny lotniczej.”,
 - b) uchyla się ust. 3 i 4;
- 11) art. 25 otrzymuje brzmienie:
- „Art. 25. 1. Opłacie lotniczej podlegają:
- 1) prowadzone przez Prezesa Urzędu czynności związane z nadzorem nad lotnictwem cywilnym oraz wykonywane w ramach porozumień międzynarodowych, w tym:
 - a) czynności w celu wydania koncesji, zezwoleń, licencji, certyfikatów, wyznaczeń, upoważnień, świadectw, zaświadczeń oraz innych dokumentów określonych w niniejszej ustawie i jej przepisach wykonawczych, przepisach prawa Unii Europejskiej oraz przepisach międzynarodowych,
 - b) sprawowanie nadzoru nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej,
 - c) sprawowanie nadzoru nad eksploatacją lotnisk i lądowisk oraz działalnością zarządzających lotniskami,
 - d) sprawowanie nadzoru nad prowadzeniem innej działalności lotniczej niż wymieniona w lit. b i c,

- 2) wydawane przez Prezesa Urzędu koncesje, zezwolenia, licencje, certyfikaty, świadectwa i inne dokumenty określone w niniejszej ustawie i jej przepisach wykonawczych, przepisach prawa Unii Europejskiej oraz przepisach międzynarodowych,
 - 3) wydawane przez Prezesa Urzędu zaświadczenia,
 - 4) przeprowadzane przez Prezesa Urzędu egzaminy
– chyba że są objęte obowiązkiem opłaty pobieranej przez EASA.
2. Opłaty za czynności określone:
- 1) w ust. 1 pkt 1 lit. a i pkt 2 – 4 – są pobierane od podmiotów występujących o wymienione w tych przepisach dokumenty lub przystępujących do egzaminów;
 - 2) w ust. 1 pkt 1 lit. b – są pobierane od instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej;
 - 3) w ust. 1 pkt 1 lit. c – są pobierane od zarządzających lotniskami lub lądowiskami;
 - 4) w ust. 1 pkt 1 lit. d – są pobierane od podmiotów prowadzących działalność lotniczą.
3. Prezes Urzędu określa, na zasadzie wzajemności, z wyjątkiem przewoźników lotniczych pochodzących z państw członkowskich Unii Europejskiej oraz państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w stosunku do obcego przewoźnika lotniczego opłatę lotniczą za zezwolenia eksploatacyjne lub ogólne w wysokości stawki zerowej, w przypadku gdy odpowiednie przepisy w państwie ustanowienia tego przewoźnika taką opłatę przewidują, a polscy przewoźnicy nie są zobowiązani do jej uiszczenia.
4. Nie pobiera się opłat lotniczych od pracowników Urzędu, w przypadku gdy uzyskane przez nich w czasie zatrudnienia w Urzędzie kwalifikacje lub uprawnienia do wykonywania czynności lotniczych są niezbędne do realizowania przez nich zadań na zajmowanym stanowisku. Przepis ten stosuje się także do członków Komisji.
5. Ulgi w opłatach lotniczych za egzaminy, o których mowa w ust. 1, przysługują:

- 1) młodzieży, która nie ukończyła 21 lat;
 - 2) młodzieży uczącej się, która nie ukończyła 24 lat;
 - 3) żołnierzom odbywającym zasadniczą służbę wojskową;
 - 4) osobom niepełnosprawnym.
6. Opłaty lotnicze, o których mowa w ust. 1, stanowią dochód budżetu państwa.
7. Ściągnięcie należności z tytułu opłat, o których mowa w ust. 1, następuje na podstawie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji w zakresie egzekucji obowiązków o charakterze pieniężnym.
8. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, kierując się koniecznością zapewnienia realizacji zadań Urzędu określonych w ustawie, prawie Unii Europejskiej i przepisach międzynarodowych, w szczególności na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi powietrznej, ochrony pasażerów oraz użytkowników lotnisk i lądowisk, oraz mając na uwadze wynikające z tego potrzeby i koszty Urzędu, określi, w drodze rozporządzenia:
- 1) wykaz opłat lotniczych, o których mowa w ust. 1, wysokość lub sposób ustalania poszczególnych stawek opłat lotniczych oraz tryb ich wnoszenia, uwzględniając w szczególności:
 - a) nakład pracy niezbędny dla realizacji zadań Urzędu określonych w ustawie, a w szczególności związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu lotniczego i realizacją zobowiązań międzynarodowych,
 - b) wielkość ruchu pasażerskiego na lotniskach i ich kod referencyjny,
 - c) wykonaną pracę przewozową w przyjętym okresie rozliczeniowym,
 - d) koszty związane z zapewnieniem służb żeglugi powietrznej – w przypadku opłat za czynności, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. b,
 - e) ulgi w opłatach za egzaminy, o których mowa w ust. 5;
 - 2) rodzaje specjalności personelu lotniczego i uprawnienia objęte zwolnieniem z opłat, o których mowa w ust. 4.”;

12) art. 27a otrzymuje brzmienie:

„Art. 27a. W przypadku kontroli wykonywanej w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, uprawnienia, o których mowa w art. 27 ust. 3 pkt 1 – 4, przysługują również przedstawicielom Komisji Europejskiej oraz przedstawicielom innych państw członkowskich Unii Europejskiej, wykonującym tę kontrolę zgodnie z przepisami rozporządzenia Komisji nr 1486/2003/WE z dnia 22 sierpnia 2003 r. ustanawiającego procedury przeprowadzania inspekcji Komisji w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. WE L 213 z 23.08.2003, str. 3; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 405).”;

13) w art. 31 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Wpis do rejestru cywilnych statków powietrznych skutkuje z mocy prawa przynależnością państwową statku powietrznego oraz pociąga za sobą poddanie statku powietrznego obowiązkowemu nadzorowi władz lotniczych państwa przynależności, w zakresie określonym w niniejszej ustawie.”;

14) art. 32 otrzymuje brzmienie:

„Art. 32. 1. Jeżeli statek powietrzny zarejestrowany w polskim rejestrze statków powietrznych będzie używany przez podmiot, którego główna siedziba, miejsce stałego pobytu lub miejsce wykonywania działalności przy użyciu tego statku znajduje się w obcym państwie, to nadzór, o którym mowa w art. 31 ust. 2, może być w całości lub w części przekazany, w drodze porozumienia zawartego między Prezesem Urzędu a organami władz lotniczych państwa użytkownika statku powietrznego, organowi państwa, w którym ten statek będzie używany.

2. Jeżeli statek powietrzny zarejestrowany w obcym rejestrze statków powietrznych będzie używany przez podmiot, którego główna siedziba, miejsce stałego pobytu lub miejsce wykonywania działalności przy użyciu tego statku znajduje się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, to nadzór, o którym mowa w art. 31 ust. 2, może być w całości lub w części przekazany Prezesowi Urzędu, w drodze porozumienia

zawartego między Prezesem Urzędu a organami władz lotniczych państwa rejestracji statku powietrznego.

3. O przekazaniu nadzoru, o którym mowa w ust. 1, Prezes Urzędu zawiadamia Sekretariat Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego oraz władze lotnicze zainteresowanych państw, zgodnie z zasadami określonymi w art. 83 bis Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, o której mowa w art. 3 ust. 2.”;

15) w art. 34:

- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Rejestr cywilnych statków powietrznych, zwany dalej „rejestrem statków”, prowadzi Prezes Urzędu.”,

- b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Rejestr statków jest jawny. Dokumenty stanowiące podstawę do dokonania wpisu w rejestrze podlegają ochronie zgodnie z przepisami o tajemnicach prawnie chronionych.”;

16) w art. 36 uchyla się ust. 3;

17) w art. 37:

- a) w ust. 3:

- pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) ważne świadectwo zdatności do lotu, pozwolenie na wykonywanie lotów dla statków powietrznych kategorii specjalnej albo inny równoważny dokument lub oświadczenie o zgodności wydane zgodnie z rozporządzeniem Komisji nr 1702/2003/WE z dnia 24 września 2003 r. ustanawiającego zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz. Urz. WE L 243 z 27.09.2003, str. 6; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 456);”;

– pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) ważną umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe z tytułu użytkowania statku powietrznego;”

b) uchyla się ust. 4;

18) w art. 40 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. W przypadku bezskutecznego upływu terminu, o którym mowa w ust. 3, Prezes Urzędu wykreśla statek powietrzny z rejestru statków.”;

19) art. 41 otrzymuje brzmienie:

„Art. 41. 1. Umowa o czasowym oddaniu polskiego statku powietrznego do używania podmiotowi, którego główna siedziba, miejsce stałego pobytu lub miejsce wykonywania działalności z użyciem tego statku znajduje się poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej, albo umowa o czasowym wzięciu w użytkowanie przez podmiot polski statku powietrznego niezarejestrowanego w polskim rejestrze statków wymaga zgody Prezesa Urzędu w części dotyczącej określenia władz, które będą prowadziły nadzór.

2. Umowa, o której mowa w ust. 1, jest ważna od dnia wykonalności decyzji Prezesa Urzędu akceptującej tę część umowy.

3. Prezes Urzędu może odmówić wydania zgody, o której mowa w ust. 1, jeżeli nie zostało zawarte porozumienie, o którym mowa w art. 32 ust. 1.

4. Prezes Urzędu może określić w decyzji, o której mowa w ust. 1, warunki bezpieczeństwa eksploatacji statku powietrznego w zakresie, o którym mowa w art. 157 ustawy.

5. Umowa, o której mowa w ust. 1, jest ujawniana w rejestrze statków.

6. Przewoźnik lotniczy posiadający koncesję udzieloną na podstawie rozporządzenia nr 1008/2008/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (przekształcenie) (Dz. Urz. UE L 293 z 31.10.2008, str. 3), oddający, zgodnie z rozporządzeniem nr 1008/2008/WE oraz rozporządzeniem Rady nr 3922/91/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych

i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. WE L 373 z 31.12.1991, str. 4, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 348), statek powietrzny wraz z kompletną załogą innemu przewoźnikowi posiadającemu taką koncesję, zachowujący wszystkie funkcje i odpowiedzialność wynikające z obowiązków posiadacza certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC), pozostaje nadal użytkownikiem tego statku. Umowy między takimi przewoźnikami nie podlegają obowiązkowi określonymu w ust. 1. W przypadku zawarcia takiej umowy przewoźnik polski ma obowiązek zaewidencjonowania i zgłoszenia każdego takiego przypadku Prezesowi Urzędu.”;

20) w dziale III rozdział 3 otrzymuje brzmienie:

„Rozdział 3

Zdatność statków powietrznych do lotów

Art. 45. Zabrania się używania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej statku powietrznego, który nie posiada ważnego świadectwa zdatności do lotu, pozwolenia na wykonywanie lotów dla statków powietrznych kategorii specjalnej, zwanego dalej „pozwoleniem na wykonywanie lotów”, albo innego równoważnego dokumentu lub nie spełnia warunków określonych w certyfikacie typu, uzupełniającym certyfikacie typu, pozwoleniu lub innym równoważnym dokumencie.

Art. 46. 1. Zdatność statków powietrznych do lotu oraz zdatność ich silników, śmigieł, części i akcesoriów jest sprawdzana przez EASA w toku ich projektowania, produkcji i eksploatacji w zakresie i na zasadach określonych w rozporządzeniu (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylającym dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz. Urz. UE L 79 z 19.03.2008, str. 1).

2. W zakresie niezastrzeżonym dla EASA, Prezes Urzędu ocenia i sprawdza zdatność statków powietrznych do lotu oraz zdatność ich silników, śmigieł, części i akcesoriów w toku ich projektowania, produkcji i eksploatacji

zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 216/2008/WE, rozporządzenia nr 1702/2003/WE oraz rozporządzenia Komisji nr 2042/2003/WE z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. WE L 315 z 28.11.2003, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 541).

Art. 47. W zakresie niezastrzeżonym dla EASA, Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, wydaje, zgodnie z wymaganiami Załącznika 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, o której mowa w art. 3 ust. 2, dyrektywy zdatności określające obowiązki dla użytkowników i właścicieli statków powietrznych w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.

Art. 48. 1. W zakresie niezastrzeżonym dla EASA Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, określa, z uwzględnieniem wymagań rozporządzeń nr 216/2008/WE, nr 1702/2003/WE oraz nr 2042/2003/WE, działania obowiązkowe, które należy podjąć jako bezpośrednie przeciwdziałanie problemom w zakresie bezpieczeństwa. Działania obowiązkowe, o których mowa powyżej, mogą dotyczyć modyfikacji, wymiany lub obsługi technicznej wyrobów, części i akcesoriów oraz określenia dodatkowych ograniczeń i procedur ich użytkowania.

2. W zakresie objętym rozporządzeniami, o których mowa w ust. 1, Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, udziela odstępstw od istotnych wymagań ustanowionych w tych rozporządzeniach, na warunkach określonych w art. 14 rozporządzenia nr 216/2008/WE.

3. Decyzje, o których mowa w ust. 1 i 2, podlegają ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz na stronie internetowej Urzędu w sposób określony w art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego.

Art. 49. 1. W zakresie niezastrzeżonym dla EASA, Prezes Urzędu stwierdza zgodność części i akcesoriów statków powietrznych z właściwymi przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego przez wydanie orzeczenia zdatności.

2. Orzeczenia zdatności wydawane są bezterminowo.
3. Wydanie orzeczenia zdatności następuje na wniosek osoby posiadającej interes prawny, która przedstawi projekt typu oraz dokumentację wykazującą spełnienie właściwych przepisów prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.
4. W orzeczeniu zdatności Prezes Urzędu określa warunki użytkowania części i akcesoriów statku powietrznego oraz ograniczenia ustalone ze względu na bezpieczeństwo lotów.
5. Prezes Urzędu odmawia wydania orzeczenia zdatności, jeżeli części i akcesoria statków powietrznych nie spełniają wymagań ustanowionych przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.
6. Prezes Urzędu zawiesza orzeczenie zdatności na określony czas, jeżeli części i akcesoria statków powietrznych przestały spełniać wymagania ustanowione przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.
7. Prezes Urzędu cofa orzeczenie zdatności, jeżeli w okresie zawieszenia tego orzeczenia nie została przywrócona zgodność z przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.
8. Prezes Urzędu zmienia orzeczenie zdatności, jeżeli wnioskujący wykaże zgodność zgłoszonej zmiany z przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.
9. Wydanie orzeczenia zdatności, jego zawieszenie, jak również odmowa wydania, zmiana oraz cofnięcie następuje w drodze decyzji administracyjnej Prezesa Urzędu.

- Art. 50. 1. W zakresie niezastrzeżonym dla EASA, Prezes Urzędu stwierdza zgodność stanu technicznego danego statku powietrznego z wymaganiami określonymi w certyfikacie typu oraz ustanowionymi przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego przez wydanie świadectwa zdatności do lotu.
2. Świadectwo zdatności do lotu wydaje się na czas określony, o ile rozporządzenie nr 1702/2003/WE nie stanowi inaczej.

3. Prezes Urzędu odmawia wydania świadectwa zdatności do lotu, jeżeli statek powietrzny nie spełnia wymagań, o których mowa w ust. 1.
4. Prezes Urzędu zawiesza świadectwo zdatności do lotu na określony czas, jeżeli statek powietrzny przestał spełniać wymagania, o których mowa w ust. 1.
5. Prezes Urzędu cofa świadectwo zdatności do lotu, jeżeli w okresie zawieszenia tego świadectwa nie została przywrócona zgodność z wymaganiami, o których mowa w ust. 1.
6. Dla statków powietrznych przeznaczonych na eksport Prezes Urzędu wydaje eksportowe świadectwo zdatności do lotu.
7. Wydanie świadectwa zdatności do lotu oraz eksportowego świadectwa zdatności do lotu, odmowa ich wydania oraz ich zawieszenie i cofnięcie następuje w drodze decyzji administracyjnej Prezesa Urzędu.

Art. 51. W zakresie niezastrzeżonym dla EASA, statek powietrzny, dla którego nie wydano świadectwa zdatności do lotu, znajdujący się w trakcie prób w locie, może zostać dopuszczony do lotów próbnych na podstawie wydanego przez Prezesa Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, świadectwa oględzin stwierdzającego spełnienie wymagań określonych przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.

- Art. 52. 1. W zakresie niezastrzeżonym dla EASA, Prezes Urzędu może, w drodze decyzji administracyjnej, zezwolić na wykonanie lotu przez statek powietrzny nieposiadający ważnego świadectwa zdatności do lotu, pozwolenia na wykonywanie lotów albo innego równoważnego dokumentu lub w warunkach nieprzewidzianych w tych dokumentach lub dokumentach z nimi związanych w celu: przeprowadzenia prób w locie, eksportu statku powietrznego, przemieszczenia statku powietrznego do miejsca, gdzie ma być naprawiony, a także w innych okolicznościach związanych ze sprawdzaniem zdatności do lotu statku powietrznego (zezwolenie na wykonanie lotu w szczególnych okolicznościach).
2. W przypadkach, o których mowa w ust. 1, jest zabronione wykonywanie lotu z pasażerami.

Art. 53. 1. Użytkownik, dowódca i inni członkowie załogi statku powietrznego są obowiązani do przestrzegania warunków i ograniczeń ustanowionych

w świadectwie zdatności do lotu, pozwoleniu na wykonywanie lotów lub innym równoważnym dokumencie i dokumentach z nimi związanych.

2. Użytkownik statku powietrznego i inne osoby wykonujące na jego zlecenie zadania związane z użytkowaniem, naprawami lub obsługą techniczną statku powietrznego mają obowiązek zawiadamiania Prezesa Urzędu o wszelkich zdarzeniach i okolicznościach mogących mieć istotne znaczenie dla zdatności statku powietrznego do lotu.

Art. 53a. 1. Zgodnie z art. 11 rozporządzenia nr 216/2008/WE uznaje się za ważne, na równi z odpowiednimi dokumentami wydanymi w Rzeczypospolitej Polskiej, certyfikaty wydane lub potwierdzone przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.

2. Prezes Urzędu może uznać, zgodnie z art. 12 rozporządzenia nr 216/2008/WE, za ważne, na równi z odpowiednimi dokumentami wydanymi w Rzeczypospolitej Polskiej, świadectwa zdatności do lotu, zezwolenia na lot statku powietrznego bez świadectwa zdatności do lotu oraz certyfikaty, wydane lub potwierdzone przez właściwy organ obcego państwa.
3. Uznanie, o którym mowa w ust. 2, następuje w drodze decyzji administracyjnej.

Art. 53b. 1. Prezes Urzędu bada spełnienie wymagań w zakresie ochrony środowiska przed hałasem i zanieczyszczeniami ziemi, wody i powietrza, określonych w przepisach międzynarodowych oraz przepisach prawa Unii Europejskiej.

2. Prezes Urzędu stwierdza spełnienie wymagań, o których mowa w ust. 1, w świadectwie zdatności w zakresie hałasu, wydawanym w drodze decyzji administracyjnej.
3. Jeżeli statek powietrzny jest przeznaczony na eksport lub importowany, świadectwo zdatności w zakresie hałasu może stwierdzić zamiast

spełnienia wymagań, o których mowa w ust. 1, spełnienie odpowiadających im wymagań określonych przez to państwo.

4. Świadectwo zdatności w zakresie hałasu powinno, w czasie lotu statku powietrznego, znajdować się na jego pokładzie.
5. Minister właściwy do spraw transportu, mając na uwadze wymagania EASA w zakresie zdatności statków powietrznych do lotu i ochrony środowiska oraz uwzględniając konieczność zapewnienia bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych, określi, w drodze rozporządzenia, wymagania, jakie powinny spełniać statki powietrzne ze względu na ochronę środowiska przed hałasem oraz zanieczyszczeniami ziemi, wody i powietrza.

- Art. 53c. 1. W zakresie niezastrzeżonym dla EASA, Prezes Urzędu stwierdza zdatność statków powietrznych kategorii specjalnej do lotu oraz zdatność ich silników, śmigieł, części i akcesoriów w toku ich projektowania, produkcji i eksploatacji przez wydanie pozwolenia na wykonywanie lotów.
2. Wydanie pozwolenia na wykonywanie lotów następuje na wniosek osoby posiadającej interes prawny, która przedstawi projekt oraz dokumentację wykazującą spełnienie właściwych przepisów technicznych.
 3. W pozwoleniu na wykonywanie lotów określa się warunki użytkowania statku powietrznego, ograniczenia ustalone ze względu na bezpieczeństwo lotów oraz okres, na jaki zostało wydane.
 4. Prezes Urzędu odmawia wydania pozwolenia na wykonywanie lotów, jeżeli dany statek powietrzny, jego silnik lub śmigło nie spełnia wymagań ustanowionych przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.
 5. Prezes Urzędu zawiesza pozwolenie na wykonywanie lotów na określony czas, jeżeli dany statek powietrzny, jego silnik lub śmigło przestał spełniać wymagania ustanowione przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.
 6. Prezes Urzędu cofa pozwolenie na wykonywanie lotów, jeżeli w okresie zawieszenia tego pozwolenia nie została przywrócona zgodność

z przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.

7. Wydanie pozwolenia na wykonywanie lotów, jego zawieszenie, jak również odmowa wydania oraz cofnięcie następuje w drodze decyzji administracyjnej Prezesa Urzędu.
8. Projektowanie, produkcja i obsługa statków powietrznych kategorii specjalnej jest prowadzona przez podmioty posiadające certyfikat, o którym mowa w art. 160 ust. 3 pkt 6. Pojedyncze egzemplarze statków powietrznych kategorii specjalnej mogą być produkowane przez podmioty nieposiadające certyfikatu pod nadzorem Prezesa Urzędu.
9. Prezes Urzędu prowadzi ewidencje podmiotów produkujących lub obsługujących statki powietrzne kategorii specjalnej lub ich części posiadających certyfikat, o którym mowa w art. 160 ust. 3 pkt 6.

Art. 53d. Certyfikaty typu oraz uzupełniające certyfikaty typu, wydane przez Prezesa Urzędu dla statków powietrznych nieobjętych nadzorem EASA, Prezes Urzędu może, w drodze decyzji administracyjnej:

- 1) zawiesić na określony czas – jeżeli typ statku powietrznego, silnika lub śmigła przestał spełniać wymagania ustanowione przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego;
- 2) cofnąć – jeżeli w okresie zawieszenia tego certyfikatu nie została przywrócona zgodność z przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego;
- 3) zmienić – jeżeli wnioskujący o zmianę w certyfikacie typu lub uzupełniającym certyfikacie typu wykaże, że statek powietrzny, silnik lub śmigło spełnia wymagania ustanowione przepisami prawa w zakresie projektu typu.

Art. 53e. 1. Minister właściwy do spraw transportu, mając na uwadze wymagania EASA w zakresie zdatności statków powietrznych do lotu oraz uwzględniając konieczność zapewnienia bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych, określi, w drodze rozporządzenia, przepisy techniczne i eksploatacyjne dotyczące statków powietrznych kategorii specjalnej, sposób postępowania przy sprawdzaniu zdatności do lotu tych statków oraz wzory dokumentów z tym związane, a w szczególności:

- 1) rodzaje statków powietrznych kategorii specjalnej;
 - 2) sposób i warunki prowadzenia budowy, odbudowy lub modyfikacji statków powietrznych kategorii specjalnej;
 - 3) sposób postępowania przy wydawaniu i odnawianiu ważności oraz zawieszaniu i cofaniu pozwoleń na wykonywanie lotów;
 - 4) sposób prowadzenia inspekcji statków powietrznych kategorii specjalnej;
 - 5) wzór pozwolenia na wykonywanie lotów oraz wzór wniosku o jego wydanie;
 - 6) zakres obsługi statków powietrznych kategorii specjalnej;
 - 7) sposób postępowania przy certyfikowaniu podmiotów projektujących, produkujących i obsługujących statki powietrzne kategorii specjalnej;
 - 8) sposób prowadzenia ewidencji podmiotów produkujących i obsługujących statki powietrzne kategorii specjalnej lub ich części.
2. Minister właściwy do spraw transportu, mając na uwadze wymagania EASA w zakresie zdatności statków powietrznych do lotu oraz uwzględniając konieczność zapewnienia bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych, określi, w zakresie niezastrzeżonym dla EASA, w drodze rozporządzenia:
- 1) sposób postępowania przy zmianie, zawieszaniu i cofaniu certyfikatu typu, uzupełniającego certyfikatu typu oraz wzór tych dokumentów;
 - 2) sposób postępowania przy wydawaniu, zmianie, zawieszaniu i cofaniu orzeczenia zdatności oraz wzór tego orzeczenia i wniosku o jego wydanie;
 - 3) sposób postępowania przy wydawaniu, zawieszaniu i cofaniu świadectwa oględzin oraz wzór tego świadectwa i wniosku o jego wydanie;
 - 4) rodzaje prób w locie i lotów próbnych oraz sposób i warunki ich przeprowadzania, w tym wymagania dotyczące personelu lotniczego uczestniczącego w próbach w locie i lotach próbnych;
 - 5) sposób sprawdzania zdatności statków powietrznych do lotu, w tym sposób:

- a) postępowania przy wydawaniu świadectwa zdatności do lotu oraz eksportowego świadectwa zdatności do lotu, okres ważności świadectwa zdatności do lotu, wzór świadectwa zdatności do lotu oraz wzór wniosku o jego wydanie, wzór eksportowego świadectwa zdatności do lotu oraz wzór wniosku o jego wydanie,
- b) stwierdzenia utrzymywania przez statek powietrzny jego zdatności do lotu,
- c) postępowania przy zawieszaniu i cofaniu świadectwa zdatności do lotu,
- d) postępowania przy wydawaniu zezwolenia na wykonywanie lotu w szczególnych okolicznościach i termin jego ważności, wzór zezwolenia na wykonywanie lotu w szczególnych okolicznościach oraz wzór wniosku o jego wydanie.”;

21) w dziale IV tytuł rozdziału 1 otrzymuje brzmienie:

„Postanowienia ogólne, zakładanie i rejestrowanie lotnisk”;

22) w art. 54:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Ze względu na dostępność dla użytkowników wyróżnia się lotniska użytku publicznego i lotniska użytku wyłącznego.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Lotniskiem użytku wyłącznego jest lotnisko wykorzystywane przez zarządzającego tym lotniskiem, użytkowników lotniska wymienionych w dokumentacji rejestracyjnej tego lotniska oraz za zgodą zarządzającego przez innych użytkowników lotniska.”,

c) dodaje się ust. 4 – 8 w brzmieniu:

„4. Dopuszcza się wykonywanie z lotnisk użytku wyłącznego następujących lotów:

- 1) niehandlowych;
- 2) handlowych nieregularnych oferowanych niepublicznie – wykonywanych wyłącznie statkami powietrznymi o maksymalnej masie startowej nie-

przekraczającej 10.000 kg lub posiadających mniej niż 20 miejsc dla pasażerów;

3) lokalnych.

5. W przypadku gdy lotnisko użytku wyłącznego prowadzi następującą działalność:

1) zapewnia funkcjonowanie na lotnisku służb państwowych działających na rzecz administracji publicznej lub służb lotnictwa państwowego,

2) zapewnia starty i lądowania statków powietrznych wykonujących loty w celu ratowania życia lub zdrowia ludzi, poszukiwania i ratownictwa, przeciwdziałania skutkom klęsk żywiołowych lub loty humanitarne

– stanowi to świadczenie usług w ogólnym interesie gospodarczym w rozumieniu prawa Unii Europejskiej.

6. Prezes Urzędu, na wniosek zarządzającego, zaopiniowany przez gminy, na których terytorium jest położone lotnisko, mając na uwadze interes publiczny, może wyrazić zgodę, w formie decyzji administracyjnej, na czasowe otwarcie lotniska użytku wyłącznego do użytku publicznego dla określonej kategorii statków powietrznych lub w określonych porach dnia. Do lotnisk tych stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące lotnisk użytku publicznego.

7. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, warunki i procedury wykonywania lotów, o których mowa w ust. 4 i 6, mając na uwadze wymagania wynikające z przepisów międzynarodowych i prawa Unii Europejskiej oraz przepisów w zakresie bezpiecznego i nienaruszającego reguł konkurencji wykonywania tych lotów.

8. Z uwagi na rolę w polityce rozwoju kraju, wyróżnia się lotniska lokalne (gminne, powiatowe) oraz ponadlokalne (regionalne, krajowe).”;

23) w art. 55:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Zezwolenie na założenie lotniska użytku publicznego może uzyskać:

1) organ administracji publicznej Rzeczypospolitej Polskiej;

2) państwowa albo samorządowa jednostka organizacyjna;

3) spółka kapitałowa z siedzibą na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji

Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, której członek zarządu – w przypadku zarządu jednoosobowego lub co najmniej dwóch członków zarządu – w przypadku zarządu wieloosobowego, posiadają udokumentowaną znajomość języka polskiego;

- 4) stowarzyszenie, którego przedmiotem działalności jest działalność lotnicza, utworzone zgodnie z przepisami prawa polskiego;
- 5) osoba fizyczna posiadająca miejsce stałego pobytu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, a w przypadku gdy nie jest ona obywatelem polskim – również posiadająca udokumentowaną znajomość języka polskiego lub zatrudniająca co najmniej jedną osobę, upoważnioną do jej reprezentowania, posiadającą udokumentowaną znajomość języka polskiego.”,

b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Lotnisko użytku wyłącznego może założyć podmiot posiadający miejsce stałego pobytu lub siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.”,

c) w ust. 3:

– pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

- „1) dokumenty potwierdzające spełnienie przez wnioskodawcę wymogów, o których mowa w ust. 2 i 2a;
- 2) wypis i wyrys z planu zagospodarowania przestrzennego województwa, o ile został uchwalony, oraz wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla terenu lotniska oraz obszarów go otaczających, znajdujących się w strefie jego oddziaływania, odpis decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego, odpis decyzji

o warunkach zabudowy albo odpis decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego;”;

– po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) zatwierdzony przez ministra właściwego do spraw transportu plan generalny lotniska, o którym mowa w ust. 4 – w przypadku lotnisk użytku publicznego;”;

– dodaje się pkt 11 w brzmieniu:

„11) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.”;

d) uchyla się ust. 4,

e) dodaje się ust. 5 – 10 w brzmieniu:

„5. Zakładający lotnisko użytku publicznego lub, w przypadku istniejących lotnisk użytku publicznego, zarządzający tym lotniskiem opracowuje plan generalny lotniska użytku publicznego, stanowiący plan rozwoju tego lotniska wraz ze strefą ochronną na okres nie krótszy niż 20 lat, sporządzony przy uwzględnieniu wymagań międzynarodowych, zwany dalej „planem generalnym”.

6. Plan generalny, po zaopiniowaniu go przez Prezesa Urzędu oraz po uzgodnieniu przez:

1) ministra właściwego do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej – w zakresie zgodności z koncepcją przestrzennego zagospodarowania kraju,

2) Ministra Obrony Narodowej – w zakresie terenów zamkniętych w rozumieniu przepisów o geodezji i kartografii

– podlega zatwierdzeniu przez ministra właściwego do spraw transportu w zakresie zgodności z polityką transportową kraju.

7. Dla obszarów objętych planem generalnym sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego jest obowiązkowe z uwzględnieniem przepisów dotyczących terenów zamkniętych. Jeżeli teren zamknięty objęty planem generalnym utraci status terenu zamkniętego, sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla tego terenu jest obowiązkowe.

8. Plan generalny podlega aktualizacji w okresach pięcioletnich lub częściej, jeżeli istniejące lub projektowane cechy techniczno-eksploatacyjne lotniska

lub warunki ekonomiczne, operacyjne, środowiskowe oraz finansowe wymagają wprowadzenia zmian w tym planie.

9. Do zmiany planu generalnego przepis ust. 6 i 7 stosuje się odpowiednio.

10. Prezes Urzędu udziela lub odmawia udzielenia zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych dla lotnisk na zasadach określonych w art. 9 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118, z późn. zm.³⁾);

24) w art. 58 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Rejestr lotnisk jest jawny. Dokumenty stanowiące podstawę do dokonania wpisu w rejestrze podlegają ochronie zgodnie z przepisami o tajemnicach prawnie chronionych.”;

25) w art. 59:

a) w ust. 3 dodaje się pkt 3 i 4 w brzmieniu:

„3) zatwierdzony plan generalny;

4) zatwierdzoną instrukcję operacyjną, o której mowa w art. 69.”,

b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Do rejestru lotnisk wpisuje się jako zarządzającego lotniskiem:

1) zakładającego lotnisko,

2) inny podmiot – na wniosek zakładającego lotnisko

– jeżeli spełnia warunki określone w art. 59a, a w przypadku lotniska użytku publicznego – również w art. 174 ust. 2 i 3.”;

26) po art. 59 dodaje się art. 59a w brzmieniu:

„Art. 59a. 1. Potwierdzenie spełnienia wymagań związanych z eksploatacją i zarządzaniem lotniskiem następuje przez:

1) wydanie certyfikatu dla lotniska użytku publicznego:

a) zgodnie z wymogami Załącznika 14 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, o której mowa w art. 3 ust. 2 – w stosunku do lotnisk przeznaczonych do regularnego ruchu międzynarodowego,

- b) zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 3 – w stosunku do lotnisk, dla których Prezes Urzędu wydał decyzję o ograniczonej certyfikacji, z uwagi na rodzaj wykonywanych lotów na tym lotnisku, porę dnia, w której loty te są wykonywane, masę statków powietrznych lub liczbę pasażerów;
- 2) złożenie przez zakładającego lub zarządzającego lotniskiem użytku wyłącznego deklaracji o zgodności charakterystyk technicznych i infrastruktury lotniska albo eksploatacji i zarządzania lotniskiem z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 3, oraz przeprowadzenie przez Urząd z wynikiem pozytywnym inspekcji sprawdzającej na lotnisku.
2. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, wydaje się zgodnie z przepisami art. 160 – 163a ustawy.
3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wymagania w stosunku do lotnisk, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. b i pkt 2, oraz sposób i tryb przeprowadzania inspekcji sprawdzającej, mając na uwadze konieczność zapewnienia bezpiecznej eksploatacji lotnisk oraz potrzebę zróżnicowania kryteriów oceny lotnisk w zależności od ich typu, charakterystyk technicznych i rodzaju ruchu lotniczego.”;

27) art. 64 otrzymuje brzmienie:

„Art. 64. 1. Kto zamierza nabyć akcje lub udziały w spółce zakładającej lotnisko użytku publicznego albo spółce będącej założycielem lub właścicielem istniejącego lotniska użytku publicznego w ilości zapewniającej mu osiągnięcie lub przekroczenie odpowiednio 25 %, 33 % lub 49 % ogólnej liczby głosów na zebraniu wspólników lub walnym zgromadzeniu lub podejmuje inne działania, których skutkiem może być osiągnięcie pozycji dominującej, w rozumieniu ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o ofercie publicznej i warunkach wprowadzania instrumentów finansowych do zorganizowanego systemu obrotu oraz o spółkach publicznych (Dz. U. Nr 184, poz. 1539, z późn. zm.⁴⁾), w podmiocie zakładającym albo

będącym założycielem lub właścicielem lotniska użytku publicznego, zawiadamia o tym ministra właściwego do spraw transportu – pod rygorem nieważności.

2. Nie zawiadamia się ministra właściwego do spraw transportu, gdy działania, o których mowa w ust. 1, stanowią koncentrację o wymiarze wspólnotowym w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (Dz. Urz. WE L 24 z 29.01.2004, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 8, t. 3, str. 40). W takim przypadku do działań tych stosuje się przepisy tego rozporządzenia.
3. Zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1, dokonuje się przed zamierzonym podjęciem działań, o których mowa w ust. 1. Działania te mogą być podjęte, jeżeli w terminie 30 dni od dnia zawiadomienia minister właściwy do spraw transportu nie wyda zakazu, o którym mowa w ust. 4.
4. Minister właściwy do spraw transportu może, w drodze decyzji administracyjnej, zakazać – pod rygorem nieważności – nabycia akcji lub udziałów w ilości zapewniającej osiągnięcie lub przekroczenie progów, o których mowa w ust. 1, lub podjęcia innych działań, o których mowa w ust. 1, ze względu na zagrożenie porządku publicznego i bezpieczeństwa publicznego, a także w przypadku niespełniania wymagań określonych w art. 55 ust. 2.”;

28) po art. 64 dodaje się art. 64a i 64b w brzmieniu:

„Art. 64a. 1. Kto zamierza nabyć akcje lub udziały w spółce zarządzającej lotniskiem użytku publicznego w ilości zapewniającej mu osiągnięcie lub przekroczenie, bezpośrednio lub pośrednio przez inne podmioty, większości głosów na zebraniu wspólników lub walnym zgromadzeniu, także na podstawie porozumień z innymi osobami, lub podejmuje inne działania, których skutkiem może być osiągnięcie pozycji dominującej, w rozumieniu ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o ofercie publicznej i warunkach wprowadzania instrumentów finansowych do zorganizowanego systemu obrotu oraz o spółkach publicznych

w podmiocie zarządzającym lotniskiem użytku publicznego, zawiadamia o tym ministra właściwego do spraw transportu – pod rygorem nieważności.

2. Nie zawiadamia się ministra właściwego do spraw transportu, gdy działania, o których mowa w ust. 1, stanowią koncentrację o wymiarze wspólnotowym w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 139/2004. W takim przypadku do działań tych stosuje się przepisy tego rozporządzenia.
3. Zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1, dokonuje się przed zamierzonym podjęciem działań, o których mowa w ust. 1. Działania te mogą być podjęte, jeżeli w terminie 30 dni od dnia zawiadomienia minister właściwy do spraw transportu nie wyda zakazu, o którym mowa w ust. 4.
4. Minister właściwy do spraw transportu może, w drodze decyzji administracyjnej, zakazać – pod rygorem nieważności – nabycia akcji lub udziałów w ilości, o której mowa w ust. 1, lub podjęcia działań, o których mowa w ust. 1, ze względu na zagrożenie porządku publicznego i bezpieczeństwa publicznego, a także w przypadku niespełnienia wymagań określonych w art. 174 ust. 2 i 3.

Art. 64b. 1. Minister właściwy do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu, może wyrazić sprzeciw, w drodze decyzji administracyjnej, wobec uchwały zarządu spółki będącej założycielem lub właścicielem ponadlokalnego lotniska użytku publicznego, lub nim zarządzającej, wymienionej w rozporządzeniu wydanym na podstawie ust. 13, lub wobec innej dokonanej przez zarząd tej spółki czynności prawnej, której przedmiotem jest rozporządzenie składnikiem mienia spółki podstawowym z punktu widzenia funkcjonowania lotniska.

2. Sprzeciw, o którym mowa w ust. 1, obejmuje również uchwały walnego zgromadzenia albo zgromadzenia wspólników dotyczące:
 - 1) rozwiązania spółki;
 - 2) przeniesienia jej siedziby za granicę;
 - 3) zmiany przedmiotu przedsiębiorstwa spółki;

- 4) zbycia albo wydzierżawienia przedsiębiorstwa lub jego zorganizowanej części oraz ustanowienia na nich ograniczonego prawa rzeczowego.
3. Zarząd spółki niezwłocznie powiadamia ministra właściwego do spraw transportu o dokonaniu czynności prawnej, o której mowa w ust. 1 lub 2, nie później jednak niż w terminie 3 dni roboczych od dokonania tej czynności.
4. Minister właściwy do spraw transportu wyraża sprzeciw w terminie 14 dni roboczych od dnia otrzymania zawiadomienia, o którym mowa w ust. 3, jednak nie później niż w terminie 21 dni roboczych od dokonania czynności prawnej, o której mowa w ust. 1 lub 2, jeżeli czynność ta narusza bezpieczeństwo publiczne lub porządek publiczny, w tym zagraża bezpiecznej i ciągłej komunikacji lotniczej.
5. Skutki czynności prawnej, o której mowa w ust. 1 lub 2, ulegają zawieszeniu:
 - 1) na czas przysługujący ministrowi właściwemu do spraw transportu na wyrażenie sprzeciwu;
 - 2) w razie złożenia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy lub zaskarżenia ostatecznej decyzji ministra właściwego do spraw transportu na drodze sądowej – do chwili zmiany decyzji, jej uchylecia albo stwierdzenia nieważności.
6. W przypadku złożenia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy termin do załatwienia sprawy wynosi 14 dni roboczych od dnia otrzymania wniosku, zaś w przypadku zaskarżenia ostatecznej decyzji ministra właściwego do spraw transportu sąd wyznacza rozprawę w terminie 14 dni od dnia wniesienia skargi przez stronę.
7. Ostateczna decyzja ministra właściwego do spraw transportu, w stosunku do której nie złożono wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, której nie zaskarżono lub której nie uchylono, skutkuje nieważnością czynności prawnej od chwili jej dokonania. Dokonana czynność prawna, o której mowa w ust. 1 lub 2, o której zarząd spółki nie powiadomił w terminie określonym w ust. 3, jest nieważna.

8. W przypadku rzeczywistej zmiany przez spółkę wykonywanego przedmiotu jej działalności, a także wydania uchwały o zmianie przeznaczenia lub zaniechania eksploatacji składnika mienia spółki podstawowego z punktu widzenia funkcjonowania lotniska, jeżeli zagraża to porządkowi lub bezpieczeństwu publicznemu, przepisy ust. 1 – 7 stosuje się odpowiednio. Minister właściwy do spraw transportu, wyrażając sprzeciw, określa ponadto w decyzji zakres obowiązku kontynuacji dotychczasowej działalności przez spółkę, a w razie potrzeby, także odpowiedni termin przywrócenia dotychczasowej działalności przez spółkę.
9. W przypadkach, o których mowa w ust. 8, sprzeciw może być wyrażony przed zawiadomieniem przez zarząd spółki o tych zdarzeniach.
10. Do egzekucji obowiązków określonych w decyzji, o której mowa w ust. 8, stosuje się przepisy działu III ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz. U. z 2005 r. Nr 229, poz. 1954, z późn. zm.⁵⁾).
11. Do roszczeń o odszkodowanie z tytułu strat majątkowych poniesionych przez spółki wskutek wydania przez ministra właściwego do spraw transportu zgodnych z prawem decyzji, o których mowa w ust. 1 i 8, stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 22 listopada 2002 r. o wyrównywaniu strat majątkowych wynikających z ograniczenia w czasie stanu nadzwyczajnego wolności i praw człowieka i obywatela (Dz. U. Nr 233, poz. 1955).
12. Przepisy ust. 1 – 11 stosuje się odpowiednio do innych podmiotów określonych w art. 55 ust. 2 i art. 174 ust. 2.
13. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, wykaz spółek, o których mowa w ust. 1, kierując się koniecznością zapewnienia porządku publicznego i bezpieczeństwa publicznego na ponadlokalnych lotniskach użytku publicznego, w tym zapewnienia bezpiecznego, ciągłego i efektywnego ruchu pasażerskiego i towarowego na tych lotniskach.”;

29) po art. 65 dodaje się art. 65a i 65b w brzmieniu:

- „Art. 65a. 1. Lotniska użytku publicznego mogą być zakładane na gruntach stanowiących wyłącznie własność Skarbu Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego. Przepis ten nie narusza art. 65 i 225.
2. Nieruchomości, o których mowa w ust. 1, mogą być przedmiotem użyczenia, najmu i dzierżawy na rzecz innego podmiotu zarządzającego lotniskiem na cele lotnicze.
 3. Przepis ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio w przypadku rozbudowy lub rozwoju istniejących lotnisk użytku publicznego, zgodnie z ich planami generalnymi bądź planami zagospodarowania przestrzennego, chyba że rozbudowa lub rozwój lotniska następuje, za zgodą ministra właściwego do spraw transportu, na gruncie stanowiącym własność zarządzającego tym lotniskiem.
 4. Przepisy ust. 1 – 3 dotyczą także nieruchomości zajętych pod lotniska, o których mowa w art. 60, przy czym zgodę, o której mowa w ust. 3, minister właściwy do spraw transportu wyraża w uzgodnieniu odpowiednio z Ministrem Obrony Narodowej lub ministrem właściwym do spraw wewnętrznych.
- Art. 65b. 1. Ze środków publicznych mogą być finansowane lub współfinansowane, zgodnie z przepisami odrębnymi i prawem Unii Europejskiej:
- 1) zadania określone w art. 22b, 183 i 197;
 - 2) inwestycje zakładającego lub zarządzającego lotniskiem w zakresie budowy, rozbudowy, przebudowy, utrzymania i wyposażenia lotnisk użytku publicznego lub lotnisk użytku wyłącznego realizujących usługi w ogólnym interesie gospodarczym, o których mowa w art. 54 ust. 7.
 2. Minister właściwy do spraw transportu, kierując się potrzebą zapewnienia rozwoju infrastruktury transportowej, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe przeznaczenie, warunki i tryb udzielania wsparcia finansowego, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, ze wskazaniem zadań inwestycyjnych podmiotów objętych wsparciem.”;

30) w art. 66 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Statki powietrzne mogą startować i lądować, z zastrzeżeniem art. 93, z lotnisk wpisanych do rejestru lotnisk cywilnych, których dane techniczne i eksploatacyjne są opublikowane w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 121 ust. 3. Aktualne dane techniczne i eksploatacyjne lotnisk są przekazywane do publikacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych przez zarządzającego lotniskiem.”;

31) art. 67 otrzymuje brzmienie:

„Art. 67. 1. Statki powietrzne i ich użytkownicy mają prawo korzystania z lotnisk użytku publicznego na równych zasadach.

2. Warunki korzystania z lotnisk użytku publicznego, w tym opłaty za to korzystanie, 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.

3. W celu doradztwa i mediacji w sprawach dotyczących przydzielania czasów na start lub lądowanie na lotniskach użytku publicznego, na których wprowadzono koordynację albo organizację rozkładów lotów, są tworzone odpowiednio komitety koordynacyjne albo komitety organizacyjne, z udziałem przedstawicieli: zarządzających lotniskami, instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego, użytkowników korzystających z lotniska regularnie lub reprezentujących ich organizacji oraz podmiotów świadczących obsługę naziemną.

4. W celu doradztwa i konsultacji w sprawach związanych z usługami obsługi naziemnej oraz z opłatami lotniskowymi, na lotniskach użytku publicznego tworzy się komitety przewoźników lotniczych, z udziałem przedstawicieli przewoźników lotniczych wykonujących w danym sezonie rozkładowym loty regularne lub serie lotów nieregularnych do i z danego lotniska oraz przedstawicieli innych użytkowników użytkujących regularnie dane lotnisko.

5. W celu zapewnienia konsultacji i właściwej reprezentacji interesów zarządzającego i użytkowników lotniska użytku publicznego, w szczególności w sprawach infrastruktury znajdującej się na obszarze

tego lotniska lub w jego otoczeniu oraz opłat za scentralizowaną infrastrukturę lub korzystanie z urządzeń i instalacji tego lotniska, tworzy się komitet konsultacyjny z udziałem w szczególności: zarządzającego lotniskiem, instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego, przedstawicieli przewoźników lub ich komitetu oraz innych użytkowników statków powietrznych, podmiotów świadczących obsługę naziemną oraz innych zainteresowanych jednostek.

6. Komitety finansują swoją działalność ze środków własnych.
7. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem przepisów prawa Unii Europejskiej oraz przepisów międzynarodowych, szczegółowy sposób:
 - 1) tworzenia i działania komitetów, o których mowa w ust. 3 – 5, oraz ich współpracy między sobą i z organizacjami użytkowników lotnisk,
 - 2) współdziałania oraz konsultacji komitetów z zarządzającymi lotniskami– mając na uwadze poprawę funkcjonowania lotnisk użytku publicznego, w których zostały utworzone oraz zróżnicowane zadania komitetów ze względu na ich rodzaj.
8. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego zapewnia rejestrację i przechowywanie danych dotyczących deklarowanych przez przewoźników rozkładów lotów oraz ich realizacji.
9. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego zapewnia, na sześć miesięcy przed każdym sezonem rozkładowym, przeprowadzenie oceny przepustowości lotniska przy użyciu metody uzgodnionej z użytkownikami lotniska i przedstawienie ich Prezesowi Urzędu.
10. Wprowadzenie oraz zniesienie w porcie lotniczym koordynacji albo organizacji rozkładów lotów, o której mowa w rozporządzeniu Rady nr 95/93/WE z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 14 z 22.01.1993; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 3, z późn. zm.), następuje w drodze decyzji administracyjnej Prezesa Urzędu, wydanej po zasięgnięciu opinii podmiotów, o których mowa w art. 3 ust. 4 tego rozporządzenia.

11. Prezes Urzędu znosi koordynację albo organizację rozkładów lotów, jeżeli ustały okoliczności uzasadniające jej wprowadzenie.”;

32) art. 67b – 67g otrzymują brzmienie:

„Art. 67b. 1. W porcie lotniczym, w którym wprowadzono koordynację, Prezes Urzędu wyznacza spółkę prawa handlowego do pełnienia funkcji koordynatora.

2. Wyznaczenie koordynatora następuje w drodze decyzji administracyjnej wydanej na wniosek zarządzającego lotniskiem, zawierający następujące dane dotyczące spółki będącej kandydatem do wyznaczenia jej na koordynatora:

- 1) firmę oraz siedzibę spółki;
- 2) odpis z właściwego rejestru;
- 3) oświadczenie o wyrażeniu zgody przez spółkę na wyznaczenie jej jako koordynatora.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, dołącza się dokumenty potwierdzające, że nie występują okoliczności, o których mowa w ust. 4.

4. Prezes Urzędu odmawia wyznaczenia koordynatora, jeżeli:

- 1) kandydat nie spełnia wymogów, o których mowa w art. 4 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 95/93/WE;
- 2) osoba uprawniona do reprezentowania spółki lub mająca wykonywać faktycznie zadania koordynacyjne:
 - a) nie posiada zdolności fizycznej lub psychicznej do pracy na stanowisku koordynatora, co zostało stwierdzone orzeczeniem lekarskim,
 - b) była skazana prawomocnym wyrokiem sądu za umyślne przestępstwo: skarbowe, przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, bezpieczeństwu powszechnemu, mieniu, obrotowi gospodarczemu, obrotowi pieniędzmi i papierami wartościowymi, prawom osób wykonujących pracę zarobkową lub wiarygodności dokumentów;

- 3) osoba mająca wykonywać faktycznie zadania koordynacyjne nie posiada właściwego przygotowania do wykonywania tych zadań lub doświadczenia w zakresie koordynacji lub organizacji rozkładów lotów;
- 4) spółka nie wyraża zgody na pełnienie obowiązków koordynatora.

Art. 67c. 1. W porcie lotniczym, w którym wprowadzono organizację rozkładów lotów, zarządzający lotniskiem, po uzyskaniu zgody Prezesa Urzędu, wyznacza osobę fizyczną lub prawną albo inną jednostkę organizacyjną do pełnienia funkcji organizatora rozkładów lotów.

2. Prezes Urzędu odmawia wydania zgody, o której mowa w ust. 1, jeżeli kandydat na organizatora rozkładów lotów:

- 1) nie spełnia wymogów, o których mowa w art. 4 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 95/93/WE;
- 2) w przypadku osoby fizycznej:
 - a) nie posiada zdolności fizycznej lub psychicznej do pracy na stanowisku organizatora rozkładów lotów, co zostało stwierdzone orzeczeniem lekarskim,
 - b) był skazany prawomocnym wyrokiem sądu za umyślne przestępstwo: skarbowe, przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, bezpieczeństwu powszechnemu, mieniu, obrotowi gospodarczemu, obrotowi pieniędzmi i papierami wartościowymi, prawom osób wykonujących pracę zarobkową lub wiarygodności dokumentów;
- 3) w przypadku osoby prawnej albo innej jednostki organizacyjnej – jeżeli osoba uprawniona do jej reprezentowania lub wykonująca faktycznie zadania organizacyjne spełnia przesłanki, o których mowa w pkt 2;
- 4) nie wyraził zgody na pełnienie obowiązków organizatora rozkładów lotów.

Art. 67d. 1. Koordynator i organizator rozkładów lotów realizują zadania określone odpowiednio w art. 4 ust. 2 – 8 rozporządzenia nr 95/93/WE.

2. Koordynator i organizator rozkładów lotów nie odpowiadają za szkodę wyrządzoną w związku z prowadzoną przez siebie działalnością, chyba że szkoda ta wynikała z ich winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa.

Art. 67e. 1. Prezes Urzędu sprawuje nadzór nad działalnością koordynatora i organizatora rozkładów lotów, w szczególności pod względem oceny ich działań w zakresie zachowania zasad niedyskryminacji, rzetelności, niezależności, obiektywizmu i przejrzystości.

2. Realizując nadzór, o którym mowa w ust. 1, Prezes Urzędu może żądać udzielania przez koordynatora i organizatora rozkładów lotów:
 - 1) wszelkich wyjaśnień i informacji dotyczących jego działalności;
 - 2) dostępu do wszelkich pomieszczeń, materiałów, dokumentów oraz innych danych związanych z działalnością koordynatora i organizatora rozkładów lotów, a także wykonywać ich kopie lub odpisy.

Art. 67f. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, odwołuje koordynatora i organizatora rozkładów lotów, jeżeli:

- 1) koordynator i organizator rozkładów lotów pełnią swoje obowiązki w sposób niezgodny z warunkami, o których mowa w art. 4 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 95/93/WE, w szczególności powodujący utrudnienia dla działalności przewoźników w porcie lotniczym;
- 2) w przypadku koordynatora – koordynator przestał spełniać warunki wyznaczenia;
- 3) w przypadku organizatora rozkładów lotów – organizator przestał spełniać warunki uzyskania zgody Prezesa Urzędu;
- 4) została zniesiona odpowiednio koordynacja albo organizacja rozkładów lotów.

Art. 67g. 1. Koszty koordynacji w porcie lotniczym są pokrywane z opłat za koordynację.

2. Opłata za koordynację jest wnoszona przez:
 - 1) przewoźnika lotniczego operującego do i z danego portu lotniczego – w wysokości 50 % tej opłaty;
 - 2) zarządzającego lotniskiem – w wysokości 50 % tej opłaty.

3. Wysokość opłaty za koordynację podlega zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu.
4. Koszty organizacji rozkładów lotów ponosi zarządzający danym lotniskiem.”;

33) po art. 67g dodaje się art. 67h i 67i w brzmieniu:

„Art. 67h. W przypadku gdy zadania koordynatora i organizatora rozkładów lotów są wykonywane przez podmiot prowadzący także inną działalność, jest on obowiązany prowadzić odrębną rachunkowość dotyczącą działalności w zakresie koordynacji albo organizacji rozkładów lotów od rachunkowości dotyczącej innej działalności.

Art. 67i. Minister właściwy do spraw transportu, mając na uwadze przepisy prawa Unii Europejskiej oraz uwzględniając zasady przejrzystości, obiektywizmu i niedyskryminacji, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki i sposób:

- 1) ustalania parametrów przepustowości lotniska i przeprowadzania oceny tej przepustowości;
- 2) ustalania i pobierania opłat za koordynację, a także warunki ich zatwierdzania przez Prezesa Urzędu;
- 3) sprawowania nadzoru nad funkcjonowaniem koordynatora i organizatora rozkładów lotów;
- 4) postępowania w przypadku odwołania koordynatora i organizatora rozkładów lotów;
- 5) postępowania w przypadku zniesienia koordynacji i organizacji rozkładów lotów.”;

34) w art. 68:

- a) uchyla się ust. 1,
- b) w ust. 2 uchyla się pkt 4,
- c) ust. 2b otrzymuje brzmienie:

„2b. Zarządzający lotniskiem jest obowiązany, na wniosek komendanta placówki Straży Granicznej stwierdzający istnienie zagrożenia bezpieczeństwa lotów, do bezzwłocznego uniemożliwienia wykonywania pracy lub innych

czynności osobie realizującej zadania związane z kontrolą bezpieczeństwa w portach lotniczych.”,

d) po ust. 2b dodaje się ust. 2c w brzmieniu:

„2c. Zarządzający lotniskiem nieposiadającym lotniczego przejścia granicznego może udostępnić lotnisko do wykonywania międzynarodowych lotów niehandlowych, na zasadach określonych w art. 73 ust. 5, po uzyskaniu zgody Komendanta Głównego Straży Granicznej i właściwych organów służb celnych. Zgoda ta jest udzielana na czas oznaczony.”,

e) w ust. 3 dodaje się pkt 3 – 7 w brzmieniu:

„3) posiadać system zarządzania bezpieczeństwem na lotniskach – o ile jest wymagany;

4) koordynować prace zespołu ochrony lotniska;

5) posiadać zaktualizowany plan generalny lotniska;

6) określić granicę części lotniczej lotniska, podlegającą zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu;

7) posiadać zezwolenie, o którym mowa w art. 173 ust. 1.”,

f) dodaje się ust. 4 i 5 w brzmieniu:

„4. Zarządzający lotniskiem, na którym funkcjonuje lotnicze przejście graniczne, po uprzednim uzgodnieniu z właściwym miejscowo komendantem placówki Straży Granicznej, jest obowiązany do zapewnienia fizycznego oddzielenia pasażerów lotów wewnętrznych, określonych w art. 2 pkt 3 rozporządzenia (WE) nr 562/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. ustanawiającego wspólny kodeks zasad regulujących przepływ osób przez granice (kodeks graniczny Schengen) (Dz. Urz. UE L 105 z 13.04.2006, str. 1), od pasażerów innych lotów, podlegających odprawie granicznej, zgodnie z zasadami określonymi w załączniku nr VI pkt 2 do tego rozporządzenia.

5. Zarządzający lotniskiem, przewoźnik lotniczy lub agent obsługi naziemnej, wykonujący czynności obsługi pasażerów i transportu między statkiem powietrznym a obiektami portu lotniczego, jest obowiązany skierować pasażerów do wyznaczonych części portu lotniczego, z uwzględnieniem oddzielenia pasażerów lotów wewnętrznych niepodlegających odprawie granicznej, określonych w art. 2 pkt 3 rozporządzenia nr 562/2006/WE, od

pasażerów innych lotów podlegających odprawie granicznej według zasad określonych w załączniku nr VI pkt 2 do tego rozporządzenia.”;

35) w art. 73 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. W przypadku międzynarodowych lotów niehandlowych, w szczególności wykonywanych w ramach imprez sportowych i kulturalnych, starty i lądowania statków powietrznych na lotniskach innych niż określone w ust. 1 mogą być wykonywane z uwzględnieniem art. 145 i 146 oraz po powiadomieniu instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego.”;

36) art. 74 otrzymuje brzmienie:

„Art. 74. 1. Służby publiczne i organy administracji publicznej korzystają z obiektów i urządzeń lotniska w zakresie niezbędnym do wykonywania ich zadań.

2. Zarządzający lotniskiem jest obowiązany udostępnić służbom publicznym i organom administracji publicznej niezbędne obiekty i urządzenia, o których mowa w ust. 1, zaś służby publiczne i organy administracji publicznej są obowiązane pokryć koszty eksploatacji tych obiektów i urządzeń w wysokości kosztów faktycznie poniesionych z tego tytułu przez zarządzającego lotniskiem.

3. Obowiązek pokrywania przez Straż Graniczną kosztów eksploatacji obiektów i urządzeń lotniska, o których mowa w ust. 2, w zakresie wynikającym ze współdziałania Straży Granicznej z Prezesem Urzędu sprawującym nadzór nad wykonywaną przez zarządzającego lotniskiem kontrolą bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, obejmuje wyłącznie koszty:

- 1) zużycia energii elektrycznej i ciepłej, wody i gazu;
- 2) usług telekomunikacyjnych.

4. Szczegółowe warunki udostępnienia obiektów i urządzeń, o których mowa w ust. 1 – 3, określają umowy zawierane między zarządzającym lotniskiem a służbami publicznymi i organami administracji publicznej.

5. Przepisy ust. 1 – 4 nie naruszają przepisów ustawy z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej (Dz. U. z 2009 r. Nr 12, poz. 67)

oraz innych ustaw określających zadania służb i organów, o których mowa w ust. 1.”;

37) art. 75 otrzymuje brzmienie:

„Art. 75. 1. Zarządzający lotniskiem może pobierać opłaty od użytkownika statku powietrznego lub innego posiadacza statku powietrznego w momencie wykonywania operacji lotniczej z tytułu świadczenia na jego rzecz na lotnisku usług związanych z obsługą startów, lądowań i postoju statków powietrznych, przylotem i odlotem pasażerów, w tym pasażerów niepełnosprawnych oraz o ograniczonej sprawności ruchowej, o których mowa w rozporządzeniu nr 1107/2006/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą (Dz. Urz. UE L 204 z 26.07.2006, str. 1), oraz obsługą ładunków (opłaty lotniskowe).

2. Opłaty lotniskowe nie obejmują usług, o których mowa w art. 176 i art. 180 ust. 2.”;

38) w art. 76 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Nie pobiera się opłat lotniskowych za starty, lądowania i postój statków powietrznych:

- 1) wykonujących loty w celu obrony przed skutkami klęsk żywiołowych oraz ratowania życia lub zdrowia ludzkiego – chyba że loty te są wykonywane w ramach prowadzonej działalności gospodarczej;
- 2) państwowych statków powietrznych wykonujących loty w przypadkach ochrony granic, zagrożenia bezpieczeństwa państwa lub porządku publicznego;
- 3) statków powietrznych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej na lotniskach, o których mowa w art. 60 ust. 3.”;

39) art. 77 otrzymuje brzmienie:

„Art. 77. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego opracowuje projekt opłat lotniskowych zawierający w szczególności ich wysokości, zasady

udzielania zniżek i rabatów, zasady naliczania tych opłat oraz termin ich obowiązywania.

2. Projekt opłat lotniskowych, o którym mowa w ust. 1, oraz zasady pobierania opłat ustala się z zachowaniem zasady równego traktowania użytkowników lotniska użytku publicznego.
3. Projekt opłat lotniskowych, o którym mowa w ust. 1, zarządzający lotniskiem użytku publicznego przedstawia, do dnia 1 sierpnia roku poprzedzającego wprowadzenie opłat, do zaopiniowania przedstawicielom przewoźników lotniczych, którzy wykonują w danym sezonie rozkładowym loty regularne lub serie lotów nieregularnych do i z danego lotniska, przedstawicielom innych użytkowników użytkującym regularnie to lotnisko albo funkcjonującemu na lotnisku komitetowi przewoźników lotniczych.
4. W przypadku zawarcia porozumienia w sprawie ustalenia opłat lotniskowych między zarządzającym lotniskiem a podmiotami, o których mowa w ust. 3, zarządzający lotniskiem przedstawia ustalone opłaty lotniskowe do wiadomości Prezesa Urzędu, w terminie do dnia 1 października roku poprzedzającego rok wprowadzenia opłat, wraz z porozumieniem dotyczącym tych opłat. Okres obowiązywania opłat, ustalonych w drodze porozumienia, nie może być dłuższy niż 3 lata.
5. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, nakazuje zmianę ustalonych opłat lotniskowych, o których mowa w ust. 4, w przypadku gdy naruszają one przepisy prawa, interesy Rzeczypospolitej Polskiej lub zagrażają rozwojowi rynku przewozów lub usług lotniczych.
6. W przypadku niezawarcia porozumienia, o którym mowa w ust. 4, zarządzający lotniskiem przedstawia Prezesowi Urzędu, w terminie do dnia 1 października roku poprzedzającego rok wprowadzenia opłat, projekt opłat lotniskowych wraz z uzasadnieniem.
7. Projekt opłat lotniskowych, o którym mowa w ust. 6, w przypadku lotnisk, na których liczba obsłużonych pasażerów w roku kalendarzowym poprzedzającym rok przedstawienia projektu Prezesowi Urzędu przekroczyła 1 milion, podlega zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu.

8. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, odmawia zatwierdzenia projektu opłat lotniskowych, o którym mowa w ust. 6, na lotniskach, o których mowa w ust. 7, w przypadku gdy narusza on przepisy prawa, interesy Rzeczypospolitej Polskiej lub zagraża rozwojowi rynku przewozów lub usług lotniczych.
9. Prezes Urzędu w przypadku lotnisk, na których liczba obsłużonych pasażerów w roku kalendarzowym poprzedzającym rok przedstawienia mu projektu nie przekroczyła 1 miliona, może, w drodze decyzji administracyjnej, w terminie miesiąca od dnia otrzymania projektu, nakazać zmianę projektu opłat, jeżeli projekt narusza przepisy prawa, interesy Rzeczypospolitej Polskiej lub zagraża rozwojowi rynku przewozów i usług lotniczych. W przypadku gdy Prezes Urzędu nie nakáže zmiany opłat w terminie miesiąca od dnia otrzymania projektu opłat, opłaty te wchodzi w życie w terminie określonym w tym projekcie, jednak nie wcześniej niż po upływie miesiąca od dnia otrzymania projektu przez Prezesa Urzędu.
10. Okres obowiązywania opłat lotniskowych, o których mowa w ust. 7 i 9, ustala się na 1 rok kalendarzowy.
11. Terminy, o których mowa w ust. 4 i 6, mogą być za zgodą Prezesa Urzędu skrócone w uzasadnionych okolicznościach.
12. W przypadkach, o których mowa w ust. 5, 8 i 9, Prezes Urzędu w decyzji administracyjnej wskazuje termin na przedłożenie przez zarządzającego lotniskiem nowego projektu opłat lotniskowych zgodnego z obowiązującymi przepisami. Przepisy ust. 4 i 6 stosuje się odpowiednio.
13. Do czasu ustalenia nowych opłat lotniskowych w trybie określonym w ust. 12 obowiązują opłaty stosowane w dniu wydania decyzji przez Prezesa Urzędu, zaś w przypadku ustalania opłat po raz pierwszy – opłaty ustalone przez Prezesa Urzędu.
14. Opłaty lotniskowe są ogłaszane w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz publikowane w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 121 ust. 3.

15. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe wymagania dotyczące ustalania i zatwierdzania oraz nakazywania zmiany opłat lotniskowych, z uwzględnieniem zasad ustalonych w art. 67 ust. 1 i 2 oraz zasad wynikających z przepisów międzynarodowych.
16. Prezes Urzędu, z uwzględnieniem programu, o którym mowa w art. 16 ust. 3, programów rządowych i samorządowych dotyczących rozwoju regionalnego, na wniosek właściwej jednostki samorządu województwa, może wyrazić zgodę, aby szczegółowe warunki ustalenia opłat lotniskowych na lotniskach, o których mowa w ust. 9, znajdujących się w danym województwie, były określane przez właściwe organy samorządu województwa. W takim przypadku przepisów ust. 1 – 13 i rozporządzenia wydanego na podstawie ust. 15 nie stosuje się.
17. Prezes Urzędu może cofnąć zgodę, o której mowa w ust. 16, w sytuacji kiedy szczegółowe warunki ustanowienia opłat lotniskowych zagrażają rozwojowi rynku przewozów i usług lotniczych.”;

40) w art. 82 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

- „2) opracowuje i przedstawia do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu program ochrony lotniska oraz wyznacza osobę odpowiedzialną za nadzór nad funkcjonowaniem systemu przepustek na lotnisku;”;

41) po art. 83 dodaje się art. 83a w brzmieniu:

- „Art. 83a. 1. Wszystkie osoby znajdujące się na terenie lotniska są obowiązane do przestrzegania i stosowania się do nakazów i zakazów zawartych w przepisach porządkowych ustalonych przez zarządzającego tym lotniskiem, zgodnie z przepisami rozporządzenia, o którym mowa w ust. 2.
2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, podstawowe

przepisy porządkowe związane z zapewnieniem bezpieczeństwa i ochrony lotów oraz porządku na lotnisku, obowiązujące w stosunku do wszystkich osób znajdujących się na terenie lotniska, uwzględniając warunki i wymagania funkcjonowania transportu lotniczego.”;

42) w art. 84 w ust. 2:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) opracować, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych, plan działania w sytuacji zagrożenia uzgodniony z:

- a) właściwym terenowo komendantem wojewódzkim Państwowej Straży Pożarnej – w przypadku portów lotniczych,
- b) komendantem powiatowym albo miejskim Państwowej Straży Pożarnej – w przypadku pozostałych lotnisk;”

b) uchyla się pkt 2,

c) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) zorganizować i zapewnić własną lotniskową służbę ratowniczo-gaśniczą, wyposażoną w sprzęt specjalistyczny – w przypadku portu lotniczego albo zapewnić na czas operacji lotniczych lotniskową służbę ratowniczo-gaśniczą realizowaną przez jednostkę ochrony przeciwpożarowej określoną w przepisach o ochronie przeciwpożarowej;”;

43) po art. 87 dodaje się art. 87a w brzmieniu:

„Art. 87a. 1. Zabrania się emitowania lub powodowania emisji, w strefach przestrzeni powietrznej wykorzystywanej do żeglugi powietrznej, wiązki lasera lub światła z innych źródeł w kierunku statku powietrznego w sposób mogący spowodować olśnienie, oślepienie lub wystąpienie poświaty i mogący stworzyć zagrożenie bezpieczeństwa statku powietrznego albo życia lub zdrowia załogi lub pasażerów na jego pokładzie.

2. Instytucja zapewniająca służbę ruchu lotniczego może wydać zgodę na użycie lasera lub światła z innych źródeł w strefach, o których mowa w ust. 1, jeżeli użycie to nie będzie zagrażało bezpieczeństwu statku

powietrznego oraz życiu i zdrowiu załogi i pasażerów na jego pokładzie.

3. Zgodę, o której mowa w ust. 2, wydaje się na wniosek złożony w terminie 14 dni przed planowanym użyciem lasera lub światła z innych źródeł.
4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych:
 - 1) strefy przestrzeni powietrznej wykorzystywanej do żeglugi powietrznej, o których mowa w ust. 1;
 - 2) szczegółowe warunki użycia lasera lub światła z innych źródeł w tych strefach;
 - 3) tryb wydawania zgody na użycie lasera lub światła z innych źródeł.”;

44) w art. 88:

a) ust. 1 – 3 otrzymują brzmienie:

- „1. Prezes Urzędu prowadzi rejestr lotniczych urządzeń naziemnych, o których mowa w art. 86 ust. 1, wykorzystywanych do operacyjnego zabezpieczenia żeglugi powietrznej, zwany dalej „rejestrem urządzeń naziemnych”.
2. Rejestr urządzeń naziemnych jest jawny. Dokumenty stanowiące podstawę do dokonania wpisu w rejestrze podlegają ochronie zgodnie z przepisami o tajemnicach prawnie chronionych.
3. Wpisowi do rejestru urządzeń naziemnych podlegają następujące lotnicze urządzenia naziemne, wykorzystywane do operacyjnego zabezpieczenia żeglugi powietrznej:
 - 1) urządzenia łączności;
 - 2) urządzenia radiolokacyjne;
 - 3) urządzenia radionawigacyjne;
 - 4) wzrokowe pomoce nawigacyjne;
 - 5) automatyczne systemy pomiarowe parametrów meteorologicznych;
 - 6) urządzenia i systemy przetwarzania i zobrazowania danych.”,

b) ust. 5 i 6 otrzymują brzmienie:

- „5. Do wniosku, o którym mowa w ust. 4, wnioskodawca jest obowiązany dołączyć:
- 1) informację o rodzaju urządzenia i celu, w jakim ma być stosowane;
 - 2) współrzędne geograficzne anteny promieniującej urządzenia – jeżeli dotyczy danego urządzenia;
 - 3) charakterystykę techniczną urządzenia;
 - 4) odpis pozwolenia radiowego – jeżeli takie pozwolenie jest wymagane;
 - 5) dokument potwierdzający wybudowanie i oddanie do użytku urządzenia naziemnego zgodnie z przepisami prawa budowlanego i przepisami wydanymi na podstawie art. 92 pkt 2;
 - 6) dokument potwierdzający prawo wnioskodawcy do korzystania z nieruchomości, na której ma być wykorzystywane urządzenie naziemne.
6. Wymogi, o których mowa w ust. 5 pkt 2, 5 i 6, nie dotyczą przenośnych lotniczych urządzeń naziemnych.”,
- c) po ust. 6 dodaje się ust. 6a w brzmieniu:
- „6a. Użytkownik lotniczych urządzeń naziemnych jest obowiązany zgłaszać do rejestru urządzeń naziemnych wszelkie zmiany dotyczące tych urządzeń.”,
- d) ust. 7 – 9 otrzymują brzmienie:
- „7. Prezes Urzędu odmawia wpisania lotniczego urządzenia naziemnego do rejestru urządzeń naziemnych, jeżeli załączone do wniosku dokumenty są niezgodne ze stanem faktycznym lub prawnym albo lotnicze urządzenie naziemne nie odpowiada warunkom technicznym określonym w tych dokumentach lub warunkom technicznym ustalonym na podstawie art. 92 pkt 2.
8. O wpisie oraz odmowie wpisania lotniczego urządzenia naziemnego do rejestru urządzeń naziemnych oraz o jego wykreśleniu z rejestru, jak również o zmianie danych zawartych w rejestrze rozstrzyga Prezes Urzędu w drodze decyzji administracyjnej.
9. Lotnicze urządzenie naziemne może być wykorzystywane do operacyjnego zabezpieczenia żeglugi powietrznej, jeżeli jest wpisane do rejestru urządzeń naziemnych.”;

45) art. 93 otrzymuje brzmienie:

„Art. 93. 1. Statki powietrzne mogą wykonywać starty i lądowania także z lądowisk, których parametry techniczne i eksploatacyjne pozwalają na bezpieczne wykorzystywanie ich przez statki powietrzne, w następujących celach:

- 1) przeprowadzania imprez kulturalnych, sportowych, propagandowych, reklamowych;
 - 2) wykonywania usług lotniczych nieobejmujących przewozu lotniczego;
 - 3) prowadzenia szkolenia – jeżeli program szkolenia przewiduje naukę w takim terenie, a lot odbywa się wyłącznie w tym celu;
 - 4) wykonywania lotów lokalnych;
 - 5) ratowania życia i zdrowia ludzkiego, poszukiwania i ratownictwa lub zwalczania klęsk żywiołowych;
 - 6) wykonywania lotów statkami powietrznymi, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 33 ust. 2.
2. Za wybór terenu na lądowisko i bezpieczną jego eksploatację odpowiada dysponent lądowiska, który uzgadnia lokalizację lądowiska i zasady jego eksploatacji z właściwymi miejscowo organami gminy.
 3. Lądowiska podlegają wpisowi do ewidencji lądowisk, prowadzonej przez Prezesa Urzędu, na wniosek złożony przez właściciela lub dysponenta terenu, uzgodniony z właściwymi miejscowo organami gminy oraz instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego.
 4. Prezes Urzędu odmawia wpisu lądowiska do ewidencji, o której mowa w ust. 3, jeżeli funkcjonowanie tego lądowiska może zagrozić bezpieczeństwu ruchu lotniczego.
 5. Starty i lądowania statków powietrznych mogą być wykonywane z lądowisk tylko za zgodą dysponenta terenu i zgodnie z instrukcją operacyjną lądowiska.
 6. Odpowiedzialność za wybór lądowiska jako miejsca startu, postoju i lądowania statku powietrznego oraz za powstanie ewentualnych szkód związanych ze startem, postojem i lądowaniem oraz wykonywaniem lotu przez statek powietrzny ponosi organizator lotu lub osoba wykonująca lot.

7. Lądowisko, na wniosek dysponenta terenu, może być czasowo zarejestrowane jako lotnisko po wskazaniu zarządzającego tym lotniskiem i spełnieniu warunków określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 8 pkt 2.
8. Minister właściwy do spraw transportu, mając na uwadze bezpieczeństwo statków powietrznych i osób trzecich, określi, w drodze rozporządzenia:
 - 1) szczegółowe warunki wykorzystywania lądowisk przez statki powietrzne, tryb zgłaszania lądowisk do ewidencji oraz sposób prowadzenia i wzór ewidencji lądowisk;
 - 2) szczegółowe warunki czasowego zarejestrowania lądowiska w rejestrze lotnisk.”;

46) po art. 93 dodaje się art. 93a w brzmieniu:

- „Art. 93a. 1. Dopuszcza się w sytuacjach szczególnych wykorzystanie do startu i lądowania statku powietrznego, a w szczególności balonu lub szybowca, innego terenu niż lotnisko i lądowisko, zwanego dalej „terenem przygodnym”, za zgodą właściciela lub dysponenta danego terenu, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3.
2. Start i lądowanie statku powietrznego z terenu przygodnego może się odbyć po upewnieniu się przez dowódcę statku powietrznego, że jest możliwe bezpieczne wykonanie takiej operacji zgodnie z instrukcją użytkowania statku powietrznego.
 3. W przypadkach:
 - 1) konieczności wykonania lądowania zapobiegającego znalezieniu się statku powietrznego w sytuacji stanowiącej potencjalne zagrożenie jego bezpieczeństwa, gdyby kontynuował lot,
 - 2) transportu medycznego służącego ratowaniu życia lub zdrowia ludzkiego,
 - 3) udziału lotnictwa w zwalczaniu klęsk żywiołowych lub w innych nagłych stanach zagrożenia bezpieczeństwa i porządku publicznego,
 - 4) lotów wykonywanych przez statki powietrzne bez napędu– możliwe jest wykonanie lądowania statku powietrznego bez zgody właściciela lub dysponenta danego terenu z obowiązkiem późniejszego

powiadomienia go o tym zdarzeniu. Przepis art. 93 ust. 6 stosuje się odpowiednio.”;

47) w art. 94:

a) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Licencją, o której mowa w ust. 2, jest licencja wydana przez Prezesa Urzędu lub licencja wydana przez właściwy organ obcego państwa i uznana przez Prezesa Urzędu, chyba że jej uznanie nie jest wymagane.”;

b) w ust. 6:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) personel wchodzący w skład załóg statków powietrznych:

- a) pilot samolotowy turystyczny,
- b) pilot samolotowy zawodowy,
- c) pilot samolotowy liniowy,
- d) pilot samolotowy w załodze wieloosobowej,
- e) pilot śmigłowcowy turystyczny,
- f) pilot śmigłowcowy zawodowy,
- g) pilot śmigłowcowy liniowy,
- h) pilot wiatrakowcowy turystyczny,
- i) pilot wiatrakowcowy zawodowy,
- j) pilot sterowcowy liniowy,
- k) pilot sterowcowy zawodowy,
- l) pilot balonu wolnego,
- m) pilot szybowcowy,
- n) nawigator lotniczy,
- o) mechanik pokładowy,
- p) radiooperator pokładowy;”;

– uchyla się pkt 2,

– pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) mechanik obsługi technicznej statku powietrznego;”;

– po pkt 4 dodaje się pkt 4a w brzmieniu:

„4a) praktykant kontroler ruchu lotniczego;”;

– uchyla się pkt 7,

c) po ust. 6 dodaje się ust. 6a w brzmieniu:

„6a. W odniesieniu do specjalności, o których mowa w ust. 6 pkt 1 lit. a i m, licencja może być również wydana tylko na podstawie przepisów krajowych (licencja narodowa).”;

48) w art. 95:

a) w ust. 2:

– uchyla się pkt 5,

– po pkt 5 dodaje się pkt 5a w brzmieniu:

„5a) operator bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe;”

b) w ust. 3:

– uchyla się pkt 6,

– dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

„7) operator bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe – ukończone 18 lat, posiadanie co najmniej średniego wykształcenia.”

c) ust. 4a otrzymuje brzmienie:

„4a. Świadectwo kwalifikacji oraz inne dokumenty stwierdzające posiadane kwalifikacje wydane dla specjalności, o których mowa w ust. 2, przez właściwy organ państwa obcego wymagają uznania przez Prezesa Urzędu, z zastrzeżeniem ust. 4b.”

d) po ust. 4a dodaje się ust. 4b w brzmieniu:

„4b. Świadectwo kwalifikacji oraz inne dokumenty stwierdzające posiadane kwalifikacje wydane dla specjalności, o których mowa w ust. 2, przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym nie wymagają uznania przez Prezesa Urzędu, jeżeli wymagania stawiane przy ich wydaniu nie były łagodniejsze od stawianych w Rzeczypospolitej Polskiej.”;

49) po art. 95 dodaje się art. 95a w brzmieniu:

- „Art. 95a. 1. Czynności tankowania statków powietrznych o masie powyżej 10 000 kg maksymalnej masy startowej może wykonywać osoba, która posiada świadectwo operatora tankowania statków powietrznych.
2. Świadectwo operatora tankowania statków powietrznych jest wydawane kandydatowi na operatora tankowania statków powietrznych przez pracodawcę po przeszkoleniu.”;

50) w art. 96:

- a) w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:
- „3) nie była skazana prawomocnym wyrokiem za przestępstwo popełnione umyślnie;”;
- b) w ust. 2:
- po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) pilot szybowcowy z licencją narodową – ukończone 15 lat, wykształcenie podstawowe oraz zgoda opiekunów prawnych;”;
 - po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) pilot turystyczny z licencją narodową – ukończone 16 lat, wykształcenie co najmniej gimnazjalne albo równorzędne oraz zgoda opiekunów prawnych;”;
 - pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) mechanik obsługi technicznej statku powietrznego – ukończone 18 lat albo 21 lat w zależności od dodatkowych uprawnień, o których mowa w art. 94 ust. 7;”;
 - uchyla się pkt 6a,
 - po pkt 6a dodaje się pkt 6b w brzmieniu:

„6b) kontroler ruchu lotniczego – ukończone 21 lat oraz co najmniej średnie wykształcenie;”;
- c) ust. 5 i 5a otrzymują brzmienie:
- „5. Licencja wydana lub potwierdzona przez właściwy organ państwa obcego wymaga uznania przez Prezesa Urzędu, z zastrzeżeniem ust. 5b.
- 5a. Licencja wydana lub potwierdzona przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa

członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym dla specjalności personelu lotniczego, o których mowa w art. 94 ust. 6 pkt 1, jest uznawana w Rzeczypospolitej Polskiej za ważną na równi z licencją polską, chyba że wymagania stawiane przy jej wydaniu były łagodniejsze od stawianych w Rzeczypospolitej Polskiej.”,

d) po ust. 5a dodaje się ust. 5b w brzmieniu:

„5b. Nie wymaga uznania przez Prezesa Urzędu licencja:

- 1) na podstawie której będą wykonywane niezarobkowe czynności lotnicze, wydana lub potwierdzona przez właściwy organ państwa członkowskiego ICAO, zgodnie z przepisami załącznika 1 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, o której mowa w art. 3 ust. 2;
- 2) wydana lub potwierdzona przez właściwy organ państwa obcego, zgodnie z wymaganiami międzynarodowymi ustanowionymi przez Zrzeszenie Władz Lotniczych (JAA) albo EASA.”;

51) w art. 98 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Ważność uprawnień wpisanych do licencji, o których mowa w art. 94 ust. 7, jest uzależniona od wyniku okresowego sprawdzenia posiadanych wiadomości i umiejętności, które powinny być nie mniejsze niż wymagane do uzyskania wpisu uprawnienia do licencji.”;

52) w art. 99 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Warunkiem uzyskania licencji jest pozytywny wynik egzaminu państwowego składającego się z części teoretycznej i praktycznej, złożonego przed komisją egzaminacyjną albo organizacją szkoleniową, uprawnioną do przeprowadzania egzaminów, zgodnie z rozporządzeniem nr 2042/2003/WE.”;

53) art. 100 otrzymuje brzmienie:

„Art. 100. 1. Licencję lub wynikające z niej niektóre uprawnienia można cofnąć w przypadku stwierdzenia, że członek personelu lotniczego:

- 1) przestał spełniać warunki określone w art. 96 ust. 1 i 2;

- 2) utracił kwalifikacje do wykonywania określonych czynności lotniczych;
 - 3) wykonując czynności lotnicze, do których uprawnia go licencja, zagraża bezpieczeństwu ruchu lotniczego.
2. W przypadku badania prowadzonego przez Komisję lub uprawnione organy państwowe, w celu stwierdzenia, czy zaistniały przyczyny określone w ust. 1 pkt 1 – 3, na czas prowadzenia badania Prezes Urzędu zawiesza licencję oraz zatrzymuje ją – jeżeli dalsze prowadzenie czynności lotniczych zagraża bezpieczeństwu lotów. Przepis ten stosuje się odpowiednio do zawieszenia uprawnień wpisanych do licencji.”;

54) w art. 102 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 w brzmieniu:

„2. Rejestr personelu lotniczego jest jawny. Dokumenty stanowiące podstawę do dokonania wpisu w rejestrze podlegają ochronie zgodnie z przepisami o ochronie tajemnic prawnie chronionych.”;

55) w art. 103:

a) po ust. 3 dodaje się ust. 3a – 3d w brzmieniu:

„3a. Czas pracy członków załóg w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu obejmuje także czas służby w rozumieniu przepisów części Q załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91/EWG .

3b. Czas pracy członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu śmigłowca, służbie ratownictwa medycznego oraz w przypadku usług niebędących przewozem lotniczym świadczonych przy użyciu statków powietrznych obejmuje także czas służby, który rozpoczyna się w chwili, gdy operator wymaga od członka załogi podjęcia służby i kończy się w chwili, gdy członek załogi jest wolny od wszelkich obowiązków.

3c. Czas pracy członków załóg statków powietrznych w przypadku użycia statku powietrznego w celu innym niż przewóz lotniczy oraz świadczenie usług

niebędących przewozem lotniczym obejmuje także czas służby, który rozpoczyna się w chwili, gdy użytkownik wymaga od członka załogi podjęcia służby i kończy się w chwili, gdy członek załogi jest wolny od wszelkich obowiązków.

3d. Czas pracy w instytucji zapewniającej służby kontroli ruchu lotniczego obejmuje także czas służby, który rozpoczyna się w chwili, gdy organ służby kontroli ruchu lotniczego wymaga od kontrolera ruchu lotniczego podjęcia służby i kończy się w chwili, gdy kontroler ruchu lotniczego jest wolny od wszelkich obowiązków.”,

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki rozliczania czasu pracy, czasu służby członków załóg statków powietrznych, o których mowa w ust. 1, 2 oraz 3a – 3c, kontrolerów ruchu lotniczego oraz warunki wykonywania przez nich czynności, z uwzględnieniem wypoczynku i przerwy w służbie.”;

56) w art. 104:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i Ministrem Obrony Narodowej, uwzględniając przepisy międzynarodowe oraz mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa lotów, określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wzory licencji i świadectw kwalifikacji właściwe dla specjalności lotniczych;
- 2) uprawnienia przyznawane i wpisywane do licencji lub świadectw kwalifikacji;
- 3) szczegółowe wymagania dla poszczególnych rodzajów licencji i świadectw kwalifikacji, dotyczące kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki;

- 4) szczegółowe warunki i sposób:
 - a) wydawania, cofania, ograniczania, zawieszania i przywracania licencji i świadectw kwalifikacji oraz wynikających z nich uprawnień,
 - b) uznawania, zawieszania uznania, cofania uznania, przywracania uznania obcych licencji i świadectw kwalifikacji wydanych przez właściwy organ obcego państwa,
 - c) uzyskiwania i sprawdzania kwalifikacji lotniczych,
 - d) prowadzenia rejestru personelu lotniczego,
 - e) prowadzenia szkolenia lotniczego;
 - 5) szczegółowe warunki wykonywania uprawnień wynikających z licencji i świadectw kwalifikacji;
 - 6) zakres wiedzy i umiejętności wymaganych do otrzymania świadectwa operatora tankowania statków powietrznych oraz wzór takiego świadectwa, uwzględniając równorzędność ukończonych kursów i szkoleń.”,
- b) dodaje się ust. 4 i 5 w brzmieniu:
- „4. W celu uzyskania, wznowienia, utrzymania licencji i świadectw kwalifikacji dla poszczególnych specjalności lotniczych Prezes Urzędu może uznać kwalifikacje i uprawnienia nabyte w lotnictwie państwowym.
 5. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i Ministrem Obrony Narodowej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki uznawania kwalifikacji i uprawnień, o których mowa w ust. 4, uwzględniając równorzędność ukończonych kursów i szkoleń.”;
- 57) w art. 105 w ust. 1a uchyla się pkt 1;
- 58) w art. 108:
- a) w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
 - „2) jest specjalistą z zakresu medycyny lotniczej lub medycyny transportu z doświadczeniem z zakresu medycyny lotniczej;”,
 - b) w ust. 6 uchyla się pkt 5;

59) w art. 112 w ust. 1 uchyla się pkt 7;

60) w art. 118a w pkt 1 lit. a – d otrzymują brzmienie:

- „a) rozporządzeniem nr 549/2004/WE,
- b) rozporządzeniem nr 550/2004/WE,
- c) rozporządzeniem nr 551/2004/WE,
- d) rozporządzeniem nr 552/2004/WE,”;

61) w art. 123 po ust. 1 dodaje się ust. 1a i 1b w brzmieniu:

- „1a. Zabrania się organizowania i prowadzenia lotniczych pokazów statków powietrznych lub skoków spadochronowych, z wyjątkiem zorganizowanych pokazów w celu prezentacji:
- 1) sprzętu lotniczego lub urządzeń – dla celów handlowych;
 - 2) sprzętu lotniczego, urządzeń, umiejętności pilotów statków powietrznych lub skoczków spadochronowych – w ramach imprez lotniczych, sportowych, kulturalnych lub propagandowych.
- 1b. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej i ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki organizacji i prowadzenia pokazów, o których mowa w ust. 1a, uwzględniając konieczność zapewnienia bezpieczeństwa lotów oraz bezpieczeństwa mienia i osób przebywających na pokazach.”;

62) w art. 125 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

- „2. Zabrania się używania przez osoby nieuprawnione nadawczych urządzeń radiowych działających w pasmach częstotliwości wyznaczonych na podstawie przepisów prawa telekomunikacyjnego dla łączności lotniczej oraz radiolokacji i radionawigacji lotniczej.”;

63) art. 126 otrzymuje brzmienie:

- „Art. 126. 1. W polskiej przestrzeni powietrznej mogą być wykonywane loty bezzałogowych statków powietrznych na warunkach określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 2.

2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy sposób i warunki wykonywania lotów przez bezzałogowe statki powietrzne w polskiej przestrzeni powietrznej, ograniczenia dotyczące tych lotów w poszczególnych klasach przestrzeni powietrznej oraz procedury współpracy operatorów tych statków z instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego, uwzględniając zasady bezpiecznego korzystania z przestrzeni powietrznej.”;

64) w art. 127:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Wyznaczenie oraz certyfikacja instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w polskiej przestrzeni powietrznej dokonywana jest zgodnie z przepisami prawa Unii Europejskiej, a w szczególności zgodnie z rozporządzeniem nr 550/2004/WE oraz rozporządzeniem Komisji nr 2096/2005/WE.

2. Wyznaczenia, o którym mowa w ust. 1, dokonuje minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Prezesem Urzędu, po zasięgnięciu opinii Ministra Obrony Narodowej, w drodze decyzji administracyjnej.”,

b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Zadania państwa członkowskiego określone w art. 10 ust. 3 rozporządzenia nr 550/2004/WE wykonuje minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Prezesem Urzędu i po zasięgnięciu opinii Ministra Obrony Narodowej.”;

65) art. 128 otrzymuje brzmienie:

„Art. 128. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej oraz ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, dla realizacji przepisów prawa Unii Europejskiej, określi, w drodze rozporządzenia, sposób wyznaczania instytucji zapewniających

służby żeglugi powietrznej, mając na uwadze w szczególności zapewnienie bezpieczeństwa i ciągłości ruchu lotniczego.”;

66) po art. 128 dodaje się art. 128a – 128c w brzmieniu:

„Art. 128a. 1. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej zapewniają pracownikom Urzędu nieodpłatne uczestnictwo w specjalistycznych szkoleniach i kursach oraz w praktycznych szkoleniach związanych z wprowadzaniem nowych systemów, urządzeń i procedur niezbędnych do realizacji przez Prezesa Urzędu jego uprawnień i obowiązków jako państwowej władzy nadzorującej.

2. Planowanie szkoleń odbywa się w systemie rocznym.

Art. 128b. 1. Prezes Urzędu zatwierdza znaczące zmiany w systemach funkcjonalnych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej oraz podmiotu zapewniającego zarządzanie przepływem ruchu lotniczego (ATFM) lub zarządzającego przestrzenią powietrzną (ASM), o których mowa w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 1315/2007 z dnia 8 listopada 2007 r. w sprawie nadzoru nad bezpieczeństwem w zarządzaniu ruchem lotniczym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2096/2005 (Dz. Urz. UE L 291 z 09.11.2007, str. 16).

2. Prezes Urzędu zatwierdza procedury wprowadzania nieznacznych zmian w systemach funkcjonalnych, o których mowa w ust. 1.

3. Zatwierdzenia, o których mowa w ust. 1 i 2, nie stanowią decyzji administracyjnej.

4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

1) zmiany, które zostały uznane za znaczące zmiany w systemach funkcjonalnych oraz warunki, sposób i tryb ich zatwierdzania,

2) warunki, sposób i tryb zatwierdzania procedur wprowadzania nieznacznych zmian w systemach funkcjonalnych

– mając na względzie zapewnienie bezpieczeństwa ruchu lotniczego i przepisy międzynarodowe.

Art. 128c. Prezes Urzędu wydaje wytyczne w zakresie bezpieczeństwa, o których mowa w art. 12 rozporządzenia nr 1315/2007/WE, w drodze decyzji administracyjnej.”;

67) uchyla się art. 129 i 129a;

68) w art. 130:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Opłaty nawigacyjne, w zakresie nieobjętym aktami prawnymi określonymi w ust. 2, są zatwierdzane przez Prezesa Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej.”,

b) w ust. 6 dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

„7) kontrolno-pomiarowe wykonywane przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego.”,

c) ust. 7 i 8 otrzymują brzmienie:

„7. Udziela się dotacji celowej z budżetu państwa na sfinansowanie instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej kosztów związanych z zapewnieniem służb w przypadku lotów, o których mowa w ust. 6 pkt 1 – 6. Koszty te są finansowane z części budżetu państwa, której dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu.

8. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, mając na uwadze przepisy Unii Europejskiej w zakresie opłat nawigacyjnych, określi, w drodze rozporządzenia, sposób i tryb rozliczania i dokumentowania kosztów, o których mowa w ust. 7.”;

69) po art. 132 dodaje się art. 132a w brzmieniu:

„Art. 132a. 1. Koszty świadczenia przez instytucję zapewniającą służby meteorologiczne usług osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego na lotniskach, na których zapewniana jest służba kontroli ruchu

lotniczego (ATC), oraz w przestrzeni powietrznej kontrolowanej, pokrywane są z opłat, o których mowa w art. 130.

2. Koszty, o których mowa w ust. 1, uwzględnia się w opłatach, o których mowa w art. 130.
3. Koszty świadczenia usług osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego na lotniskach innych niż określone w ust. 1, są pokrywane przez zarządzającego lotniskiem.
4. Przepisy ust. 1 – 3 nie naruszają przepisów dotyczących zapewnienia służby informacji powietrznej.”;

70) art. 133 otrzymuje brzmienie:

„Art. 133. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki wodnej oraz Ministrem Obrony Narodowej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki i sposób zapewniania osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego, mając na względzie umowy i przepisy międzynarodowe oraz bezpieczeństwo ruchu lotniczego.”;

71) w art. 134 po ust. 1 dodaje się ust. 1a i 1b w brzmieniu:

„1a. Wyniki badań prowadzonych przez Komisję lub pod jej nadzorem, w celach innych niż określone w ust. 1, mogą być udostępniane wyłącznie dla celów postępowań sądowych, sądowno-administracyjnych i administracyjnych.

1b. Udostępnianie, o którym mowa w ust. 1a, obejmuje:

- 1) ekspertyzy uzyskane w trakcie badania;
- 2) oświadczenia i zeznania uzyskane od osób w toku badań;
- 3) korespondencję między osobami mającymi związek z operacją statku powietrznego;
- 4) medyczne lub prywatne informacje dotyczące osób uczestniczących w wypadku lub incydencie lotniczym;
- 5) zapisy pokładowych rejestratorów mowy i ich kopie;
- 6) poglądy wyrażane w trakcie analizy informacji, włącznie z zapisami rejestratorów pokładowych.”;

72) w art. 135:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Przewodniczący Komisji po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu lotniczym kwalifikuje je jako: wypadek lotniczy, poważny incydent lotniczy, incydent lotniczy albo inne zdarzenie, o którym mowa w art. 135a.”,

b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Przewodniczący Komisji może przekazać badanie wypadku lub poważnego incydentu lotniczego statku powietrznego, którego maksymalny ciężar startowy nie przekracza 2.250 kg, użytkownikowi tego statku. W takim przypadku badanie jest prowadzone pod nadzorem Komisji.”,

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Komisja może podjąć badanie wypadku lub incydentu lotniczego statku powietrznego nieobjętego obowiązkiem wpisu do państwowego rejestru cywilnych statków powietrznych, o ile zaistniał on w okolicznościach uzasadniających dokonanie takiego badania. W przypadku niepodjęcia badania przez Komisję raport końcowy z badania zdarzenia przygotowuje pod nadzorem Komisji użytkownik statku powietrznego.”;

73) w art. 135a w ust. 1 pkt 5 i 6 otrzymują brzmienie:

„5) zarządzający lotniskiem;

6) podmiot wykonujący obsługę naziemną statków powietrznych;”;

74) w art. 136 po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Upoważnieni przedstawiciele użytkownika statku powietrznego, instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego lub zarządzającego lotniskiem w celu przeprowadzenia badań zdarzeń lotniczych korzystają z uprawnień, o których mowa w ust. 1.”;

75) w art. 137 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Kto odnalazł porzucony statek powietrzny lub jego szczątki albo był uczestnikiem lub świadkiem nieszczęśliwego wypadku lub przymusowego lądowania statku powietrznego poza lotniskiem, jest obowiązany niezwłocznie zawiadomić o tym

najbliższy organ Policji lub administracji publicznej albo inne służby bezpieczeństwa i porządku publicznego lub poszukiwawczo-ratownicze, w szczególności jednostki ochrony przeciwpożarowej, mogące udzielić pomocy.”;

76) w art. 140:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Badanie wypadków i poważnych incydentów lotniczych w lotnictwie państwowym prowadzi Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, zwana dalej „Komisją Lotnictwa Państwowego”, powoływana przez Ministra Obrony Narodowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, na okres jednego roku.”,

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a – 1d w brzmieniu:

„1a. Inne incydenty lotnicze podlegają badaniu przez użytkownika statku powietrznego pod nadzorem Komisji Lotnictwa Państwowego, o ile Komisja ta nie podejmie się ich badania.

1b. Komisja Lotnictwa Państwowego prowadzi badania wypadków i poważnych incydentów lotniczych w lotnictwie państwowym zaistniałych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i w polskiej przestrzeni powietrznej.

1c. Komisja Lotnictwa Państwowego może prowadzić badania wypadków i poważnych incydentów lotniczych zaistniałych poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w których uczestniczyły statki powietrzne lotnictwa państwowego, jeżeli przewidują to umowy międzynarodowe, których Rzeczpospolita Polska jest stroną albo jeżeli właściwy organ obcego państwa przekaze Komisji uprawnienia do przeprowadzenia badania albo sam nie podjął badania.

1d. Badanie wypadków i poważnych incydentów lotniczych ma na celu ustalenie ich okoliczności i przyczyn oraz wydanie zaleceń i wniosków dla zapobieżenia podobnym wypadkom i incydentom w przyszłości.”,

c) po ust. 2 dodaje się ust. 2a – 2c w brzmieniu:

„2a. W skład Komisji Lotnictwa Państwowego wchodzi przedstawiciele Ministra Obrony Narodowej, ministra właściwego do spraw wewnętrznych oraz

ministra właściwego do spraw finansów publicznych, spośród których wyznacza się przewodniczącego, zastępcę przewodniczącego i sekretarza.

- 2b. W skład Komisji Lotnictwa Państwowego powinni wchodzić specjaliści w zakresie: szkolenia lotniczego, techniki lotniczej, nawigacji i ruchu lotniczego, ratownictwa lotniczego, meteorologii, łączności, prawa lotniczego oraz medycyny lotniczej. Za specjalistów w danym zakresie uważa się osoby posiadające odpowiednie wykształcenie wyższe oraz udokumentowaną minimum pięcioletnią praktykę w danej dziedzinie, a w przypadku lekarzy udokumentowaną specjalizację.
- 2c. Ekspertom za udział w pracach Komisji oraz sporządzanie opinii lub ekspertyz przysługuje wynagrodzenie ustalone w umowie cywilnoprawnej.”,
- d) ust. 3 – 5 otrzymują brzmienie:
 - „3. Minister Obrony Narodowej zapewnia z części budżetu państwa, której jest dysponentem, środki na prowadzenie działalności Komisji Lotnictwa Państwowego, a w szczególności na jej wyposażenie techniczne i obsługę administracyjną, koszty ekspertyz, a także na wynagrodzenia ekspertów.
 4. Minister Obrony Narodowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, warunki i sposób powoływania, strukturę organizacyjną oraz regulamin działania Komisji Lotnictwa Państwowego, a także tryb powoływania i odwoływania osób wchodzących w skład Komisji, uwzględniając konieczność zapewnienia w badaniu wypadków i poważnych incydentów lotniczych udziału przedstawicieli właściwych ministrów, których lotnictwa ten wypadek lub incydent dotyczy.
 5. Koszty ponoszone przez Ministra Obrony Narodowej związane z działalnością Komisji Lotnictwa Państwowego refunduje:
 - 1) minister właściwy do spraw wewnętrznych, jeżeli wypadki i poważne incydenty lotnicze zaistnieją z udziałem statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego;
 - 2) minister właściwy do spraw finansów publicznych, jeżeli wypadki i poważne incydenty lotnicze zaistnieją z udziałem statków powietrznych służby celnej.”,

e) po ust. 5 dodaje się ust. 5a i 5b w brzmieniu:

- „5a. Refundacja odbywa się w pełnej wysokości na podstawie zbiorczego zestawienia kosztów badania wypadków i poważnych incydentów lotniczych przedstawionych przez Komisję Lotnictwa Państwowego.
- 5b. Minister Obrony Narodowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, tryb postępowania i sposób refundacji kosztów ponoszonych przez Ministerstwo Obrony Narodowej związanych z działalnością Komisji Lotnictwa Państwowego, uwzględniając w szczególności zakres prac i sposób realizacji zadań wykonywanych przez Komisję Lotnictwa Państwowego.”;

77) po art. 140 dodaje się art. 140a – 140e w brzmieniu:

- „Art. 140a. 1. Poszukiwanie i ratowanie statków powietrznych znajdujących się w niebezpieczeństwie, udzielanie pomocy załogom i pasażerom statków powietrznych oraz innym osobom poszkodowanym w wyniku zdarzeń lotniczych, bez względu na przynależność państwową tych statków i osób, należy do zakresu działania służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego, zwanej dalej „służbą ASAR”.
2. Służba ASAR zapewnia poszukiwanie i ratownictwo wszystkich statków powietrznych znajdujących się w polskiej przestrzeni powietrznej oraz działa na obszarze lądowym w rejonie poszukiwania i ratownictwa lotniczego pokrywającym się z granicami odpowiadających mu rejonów informacji powietrznej.
3. Do zadań służby ASAR należy prowadzenie działań polegających na przeszukaniu wyznaczonego obszaru w celu ustalenia miejsca położenia statku powietrznego oraz osób poszkodowanych w zdarzeniach lotniczych, określenia ich stanu oraz podejmowanie działań ratowniczych na miejscu zdarzenia, zwanych dalej „działaniami poszukiwawczo-ratowniczymi”, z zachowaniem uprawnień Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR) oraz innych wyspecjalizowanych służb ratowniczych.

4. W skład służby ASAR wchodzi następujące jednostki:
 - 1) cywilno-wojskowy ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego;
 - 2) lotnicze zespoły poszukiwawczo-ratownicze;
 - 3) punkty alarmowe.
5. Do zadań cywilno-wojskowego ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego, o którym mowa w ust. 4 pkt 1, należy, w szczególności:
 - 1) przyjmowanie informacji o zagrożeniu bezpieczeństwa statków powietrznych i osób objętych zakresem działania służby ASAR, o którym mowa w ust. 1;
 - 2) analizowanie informacji o zagrożeniu bezpieczeństwa statków powietrznych wykonujących loty w polskiej przestrzeni powietrznej;
 - 3) prowadzenie działań sprawdzających i wyjaśniających informacje o zagrożeniu bezpieczeństwa statków powietrznych wykonujących loty w polskiej przestrzeni powietrznej;
 - 4) nadzorowanie stanu i zdolności do podejmowania działań poszukiwawczo-ratowniczych przez jednostki służby ASAR, o których mowa w ust. 4 pkt 2 i 3;
 - 5) kierowanie i koordynowanie działań jednostek służby ASAR, a w szczególności kierowanie działaniami lotniczych zespołów poszukiwawczo-ratowniczych;
 - 6) bieżąca analiza i ocena sytuacji oraz korygowanie podjętych działań poszukiwawczo-ratowniczych, a w tym podejmowanie decyzji o ich zawieszaniu i zakończeniu;
 - 7) zawiadamianie jednostek, o których mowa w art. 140d ust. 1;
 - 8) informowanie organów obrony powietrznej i instytucji zapewniającej służbę ruchu lotniczego o lotach cywilnych i wojskowych statków powietrznych wykonujących działania poszukiwawczo-ratownicze.
6. Rolę punktów alarmowych, o których mowa w ust. 4 pkt 3, pełnią organy instytucji zapewniających służbę ruchu lotniczego w ramach

wykonywania służby alarmowej, przyjmując informacje o zagrożeniu statków powietrznych wykonujących loty w polskiej przestrzeni powietrznej i przekazując je do cywilno-wojskowego ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego.

- Art. 140b. 1. Działania poszukiwawczo-ratownicze prowadzą lotnicze zespoły poszukiwawczo-ratownicze, w których skład wchodzi statki powietrzne, załogi i personel pokładowy tych statków, przygotowane do prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych.
2. Lotnicze zespoły poszukiwawczo-ratownicze udostępnia Minister Obrony Narodowej z zasobów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej. Minister Obrony Narodowej wyposaża statki powietrzne oraz dokonuje przeszkolenia załóg i personelu pokładowego lotniczych zespołów poszukiwawczo-ratowniczych w zakresie niezbędnym do wykonywania służby ASAR.
 3. Doraźnie do działań poszukiwawczo-ratowniczych mogą być wezwane statki powietrzne służb ratowniczych oraz służb porządku publicznego, a także inne niż wskazane w ust. 2, wojskowe statki powietrzne.

- Art. 140c. 1. Lotnicze zespoły poszukiwawczo-ratownicze oraz podmioty, o których mowa w art. 140b ust. 3, działają w oparciu o plan operacyjny poszukiwania i ratownictwa lotniczego, zwany dalej „planem ASAR”, określający funkcjonowanie i bieżące zadania tych podmiotów i jednostek systemu oraz ich współdziałania z innymi organami i jednostkami, o których mowa w art. 140d ust. 1.
2. Działania lotniczych zespołów poszukiwawczo-ratowniczych koordynuje cywilno-wojskowy ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego usytuowany w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.
 3. Obszar poszukiwania jest określany przez cywilno-wojskowy ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego, jako obszar prawdopodobnego miejsca zdarzenia lotniczego, przebywania osób poszkodowanych w zdarzeniu lub miejsca położenia statku powietrznego, który zaginął.

- Art. 140d. 1. Jednostki organizacyjne Marynarki Wojennej, Państwowej Straży Pożarnej, Straży Granicznej, Policji, zakłady opieki zdrowotnej oraz inne podmioty będące w stanie udzielić pomocy w zakresie poszukiwania i ratownictwa lotniczego są obowiązane współdziałać ze służbą ASAR przy wykonywaniu jej zadań.
2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej i ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia:
- 1) sposób zorganizowania i funkcjonowania służby ASAR,
 - 2) zakres planu ASAR i sposób jego opracowywania,
 - 3) szczegółowe zadania cywilno-wojskowego ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego,
 - 4) szczegółowy sposób prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych,
 - 5) sposób współdziałania z innymi podmiotami i jednostkami – mając na uwadze przepisy międzynarodowe oraz kompetencje właściwych podmiotów i jednostek.

- Art. 140e. 1. Prezes Urzędu prowadzi ewidencję pokładowych i osobistych nadajników sygnału niebezpieczeństwa.
2. Właściciel albo użytkownik pokładowego lub osobistego nadajnika sygnału niebezpieczeństwa zgłasza go do ewidencji prowadzonej przez Prezesa Urzędu, na warunkach określonych w rozporządzeniu wydanym na podstawie ust. 3.
3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, warunki i sposób zgłaszania pokładowych i osobistych nadajników sygnału niebezpieczeństwa do ewidencji, warunki i sposób ich wykreślenia z ewidencji, a także sposób i warunki prowadzenia tej ewidencji, z uwzględnieniem przepisów Tomu III, Część II Załącznika 10 do Konwencji (pkt 5.1.8.) i zaleceń Rady Programu Cospas-Sarsat.”;

78) w art. 145 w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) międzynarodowe nieregularne loty niehandlowe statków powietrznych państw stron Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, o której mowa w art. 3 ust. 2, z zastrzeżeniem art. 145a.”;

79) po art. 145 dodaje się art. 145a w brzmieniu:

„Art. 145a. 1. Prezes Urzędu, na wniosek użytkownika statku powietrznego, może, w drodze decyzji administracyjnej, wydać na czas określony tymczasowe zezwolenie na lot dla obcego statku powietrznego, gdy statek:

- 1) nie posiada świadectwa zdatności do lotu lub
- 2) wykonuje lot w warunkach nieprzewidzianych w świadectwie zdatności do lotu

– jeżeli wykonanie lotu przez ten statek nie zagrazi bezpieczeństwu.

2. Minister właściwy do spraw transportu, uwzględniając konieczność zapewnienia bezpieczeństwa użytkowania statków powietrznych, określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) sposób postępowania przy wydawaniu tymczasowego zezwolenia na lot i termin jego ważności;
- 2) wzór tymczasowego zezwolenia na lot i wzór wniosku o jego wydanie.”;

80) w art. 150 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Międzynarodowe loty państwowych statków powietrznych są wykonywane na zasadach określonych w ustawie z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej oraz w umowach międzynarodowych, których Rzeczpospolita Polska jest stroną.”;

81) po art. 153 dodaje się art. 153a i 153b w brzmieniu:

„Art. 153a. 1. W przypadku międzynarodowych lotów cywilnych statków powietrznych, a w szczególności lotów tranzytowych, z materiałami niebezpiecznymi niedopuszczonymi lub warunkowo dopuszczonymi do przewozu na pokładzie statku powietrznego, w rozumieniu załącznika 18 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie

cywilnym, o której mowa w art. 3 ust. 2, Prezes Urzędu może wydać zgodę na taki lot w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw: transportu, spraw zagranicznych, środowiska i Ministrem Obrony Narodowej.

2. Zgoda, o której mowa w ust. 1, może zostać udzielona, jeżeli lot nie spowoduje bezpośredniego zagrożenia dla życia i zdrowia ludzkiego oraz bezpieczeństwa lotów i będzie wykonywany z zachowaniem wymogów określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 153b.

Art. 153b. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem umów i przepisów międzynarodowych oraz kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa lotów, szczegółowe warunki dotyczące wykonywania lotów z materiałami niebezpiecznymi na pokładzie.”;

82) w art. 160:

a) w ust. 3:

– pkt 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3) eksploatacja i zarządzanie lotniskami użytku publicznego w rozumieniu działu IV ustawy;

4) obsługa naziemna statków powietrznych wykonywana na rzecz przewoźników lotniczych w zakresie:

a) obsługi ładunków niebezpiecznych w rozumieniu Załącznika 18 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, o której mowa w art. 3 ust. 2,

b) zaopatrywania statków powietrznych w paliwo

– z wyjątkiem wykonywanej przez przewoźników lotniczych obsługi naziemnej własnych statków powietrznych i ładunków;”;

– uchyla się pkt 5,

– pkt 6 i 7 otrzymują brzmienie:

„6) projektowanie, produkcja i obsługa techniczna statków powietrznych i innego sprzętu lotniczego, zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 1592/2002/WE;

7) inne rodzaje działalności lotniczej, jeżeli wymagają tego umowy międzynarodowe, przepisy międzynarodowe lub przepisy prawa Unii Europejskiej;”

– dodaje się pkt 9 w brzmieniu:

„9) prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie wykonywania zadań zarejestrowanego agenta.”

b) w ust. 4 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) organizację wykonywania określonej działalności, z uwzględnieniem bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych, zawodowego przygotowania personelu kierowniczego, nadzorującego i wykonawczego, metod wykonywania działalności, programów szkolenia personelu, instrukcji wykonawczych, środków technicznych oraz ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, którego obowiązek posiadania wynika z niniejszej ustawy;”

83) art. 161 otrzymuje brzmienie:

- „Art. 161. 1. Certyfikację przeprowadza, na wniosek zainteresowanego podmiotu, Prezes Urzędu, chyba że przepisy Unii Europejskiej stanowią inaczej.
2. W przypadku spełnienia przez podmiot wymagań ustanowionych przepisami prawa, odpowiednich dla danego rodzaju działalności, Prezes Urzędu wydaje certyfikat, w którym określa nazwę podmiotu, zakres, warunki oraz termin, na jaki certyfikat jest wydawany.
 3. Certyfikat wydaje się na czas oznaczony, nie dłuższy jednak niż 12 miesięcy, jeżeli jest wydawany po raz pierwszy, i nie dłuższy niż 36 miesięcy – przy kolejnym przedłużeniu, jeżeli przepisy Unii Europejskiej nie stanowią inaczej.
 4. Prezes Urzędu odmawia wydania certyfikatu, jeżeli stwierdzi, że wnioskodawca nie spełnił wymagań ustanowionych dla wnioskowanej działalności lotniczej.
 5. W razie stwierdzenia, że posiadacz certyfikatu przestał spełniać wymagania przewidziane przepisami prawa do wydania lub utrzymania certyfikatu, Prezes Urzędu wzywa zainteresowany podmiot do przywrócenia stanu zgodnego z przepisami prawa, w określonym terminie, pod

rygorem zawieszenia ważności certyfikatu, ograniczenia uprawnień wynikających z certyfikatu lub cofnięcia wydanego certyfikatu, w zależności od stopnia stwierdzonych naruszeń bezpieczeństwa prowadzonej działalności lotniczej.

6. Po bezskutecznym upływie terminu, o którym mowa w ust. 5, Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, zawiesza ważność certyfikatu, ogranicza uprawnienia wynikające z certyfikatu lub cofa certyfikat, w zależności od stopnia stwierdzonych naruszeń bezpieczeństwa prowadzonej działalności lotniczej.
7. W decyzji administracyjnej o zawieszeniu ważności certyfikatu lub ograniczeniu uprawnień wynikających z certyfikatu, Prezes Urzędu określa termin, na jaki certyfikat zostaje zawieszony lub ograniczony, rodzaj stwierdzonych nieprawidłowości oraz termin ich usunięcia.”;

84) w art. 162:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Certyfikat może zostać oddany Prezesowi Urzędu, co jest równoznaczne z jego zawieszeniem, i może zostać w każdym czasie zwrócony uprawnionemu podmiotowi na jego wniosek, chyba że w okresie zawieszenia upłynął termin ważności tego certyfikatu.”,

b) uchyla się ust. 3 i 4;

85) po art. 162 dodaje się art. 162a w brzmieniu:

„Art. 162a. 1. W zakresie nieuregulowanym w przepisach prawa Unii Europejskiej, certyfikat lub równoważny dokument wydany przez organ obcego państwa lub przez właściwą instytucję wyspecjalizowaną, zwany dalej „certyfikatem zagranicznym”, jest przez Prezesa Urzędu uznawany za ważny na równi z certyfikatem polskim, jeżeli:

- 1) wynika to z umowy międzynarodowej lub przepisów międzynarodowych, lub
- 2) wymagania stawiane przy jego wydaniu nie były łagodniejsze od stawianych w Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Certyfikat zagraniczny może zostać uznany przez Prezesa Urzędu, jeżeli jego posiadanie jest wymagane przez umowy międzynarodowe, przepisy międzynarodowe albo przepisy prawa polskiego określające warunki prowadzenia działalności gospodarczej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub na rzecz podmiotów polskich.
3. Certyfikat zagraniczny podlega uznaniu w całości wraz ze wszystkimi wpisanymi do niego uprawnieniami, zezwoleniami i ograniczeniami. Uznanie certyfikatu zagranicznego nie może być wydane na czas dłuższy niż okres ważności certyfikatu uznawanego.
4. Prezes Urzędu może uzależnić uznanie certyfikatu zagranicznego od wyniku audytu, przeprowadzonego u posiadacza tego certyfikatu.
5. Prezes Urzędu cofa uznanie certyfikatu zagranicznego, jeżeli stwierdzi, że jego posiadacz przestał spełniać wymagania przepisów prawa ustanowionych dla uznania certyfikatu.
6. Uznanie certyfikatu zagranicznego wygasa w przypadku cofnięcia, zawieszenia lub ograniczenia uprawnień wynikających z certyfikatu przez organ państwa obcego lub przez właściwą instytucję wyspecjalizowaną, która certyfikat wydała.
7. Uznanie certyfikatu zagranicznego, odmowa jego uznania i cofnięcie następuje w drodze decyzji administracyjnej.”;

86) w art. 163:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) szczególne warunki, tryb dokonywania, zakres oraz kryteria oceny, czy dany podmiot spełnia wymagania niezbędne w procesie certyfikacji;”;

b) uchyla się pkt 2,

c) po pkt 3 dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) szczególne warunki zawieszania ważności certyfikatów, ograniczenia uprawnień z nich wynikających oraz cofania certyfikatów.”;

87) art. 164 otrzymuje brzmienie:

- „Art. 164. 1. Koncesji na podjęcie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego udziela Prezes Urzędu zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 1008/2008/WE.
2. Z obowiązku uzyskania koncesji jest zwolniony przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie:
- 1) lotów lokalnych;
 - 2) przewozu lotniczego wykonywanego wyłącznie przy użyciu statków powietrznych bezsilnikowych lub o maksymalnej masie startowej do 495 kg.
3. W zakresie objętym niniejszym rozdziałem nie stosuje się art. 61 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2007 r. Nr 155, poz. 1095, z późn. zm.⁶⁾).”;

88) w art. 166:

a) w ust. 2 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) inne informacje określone zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 1008/2008/WE oraz ustawy;”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

- „3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, wnioskodawca jest obowiązany dołączyć:
- 1) dokumenty określające status prawny wnioskodawcy (akt zawiązania osoby prawnej, wypis z właściwego rejestru);
 - 2) dokument potwierdzający dysponowanie przez wnioskodawcę co najmniej jednym zarejestrowanym na terytorium Wspólnoty statkiem powietrznym, którego jest właścicielem bądź użytkuje go na podstawie umowy leasingu bez załogi;
 - 3) oświadczenie wnioskodawcy, że nie zgłoszono wniosku o ogłoszenie upadłości przedsiębiorcy oraz że nie znajduje się on w stanie likwidacji;
 - 4) dokumenty potwierdzające spełnianie przez osoby stale i faktycznie kierujące działalnością przedsiębiorstwa wymogu, o którym mowa w art. 7

rozporządzenia nr 1008/2008/WE, aktualne na dzień złożenia wniosku o koncesję i wystawione nie wcześniej niż 3 miesiące przed jego złożeniem;

5) dokumenty potwierdzające spełnienie wymogów finansowych określonych w art. 5 rozporządzenia nr 1008/2008/WE:

a) w przypadku wnioskodawcy ubiegającego się o koncesję uprawniającą do wykonywania przewozów statkiem powietrznym o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10 ton lub o liczbie miejsc poniżej 20 – dokumentu potwierdzającego posiadanie kapitału netto w wysokości co najmniej 100 000 euro, a jeżeli kapitał netto ma wartość niższą – dokumentów określonych w części 1 załącznika I do rozporządzenia nr 1008/2008/WE,

b) w przypadku wnioskodawcy ubiegającego się o koncesję uprawniającą do wykonywania przewozów statkiem powietrznym o maksymalnej masie startowej (MTOM) co najmniej 10 ton lub o liczbie miejsc co najmniej 20 – plan gospodarczy obejmujący okres co najmniej 3 lat od dnia rozpoczęcia działalności w zakresie przewozu lotniczego.”;

89) w art. 167:

a) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Prezes Urzędu wydaje decyzję w sprawie złożonego wniosku nie później niż w terminie 3 miesięcy od dnia otrzymania od wnioskodawcy niezbędnych dokumentów i informacji.”,

b) w ust. 3 uchyla się pkt 5 i 6;

90) po art. 167 dodaje się art. 167a w brzmieniu:

„Art. 167a. 1. W przypadku, o którym mowa w art. 8 ust. 3 lit. a i b rozporządzenia nr 1008/2008/WE, koncesjonariusz jest obowiązany do niezwłocznego przedstawienia Prezesowi Urzędu koncesji do zatwierdzenia.

2. W przypadku gdy przewoźnik lotniczy posiadający koncesję, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, zamierza rozpocząć działalność przy wykorzystaniu statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) co najmniej 10 ton lub o liczbie miejsc co najmniej 20, przedstawia Prezesowi Urzędu koncesję do zatwierdzenia wraz z wnioskiem o rozszerzenie zakresu koncesji.
3. W przypadku gdy przewoźnik posiadający koncesję na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego z wykorzystaniem statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10 ton lub o liczbie miejsc poniżej 20, nie spełnia już wymogów, o których mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, powiadamia o tym fakcie bez zbędnej zwłoki Prezesa Urzędu, przedkładając równocześnie koncesję do zatwierdzenia.
4. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 i 2, koncesję przedstawia się do zatwierdzenia wraz z dokumentami potwierdzającymi spełnianie warunków wymaganych do uzyskania koncesji.
5. W przypadku zmiany co najmniej jednego elementu wpływającego na sytuację prawną przewoźnika lotniczego, w szczególności w przypadku łączenia lub przejęcia, Prezes Urzędu może wezwać przewoźnika lotniczego do przedstawienia koncesji do zatwierdzenia.
6. Koncesję uważa się za zatwierdzoną, jeżeli po przeprowadzonej analizie przedstawionej przez przewoźnika dokumentacji, Prezes Urzędu nie cofnie, nie ograniczy zakresu lub nie zawiesi koncesji przewoźnika lotniczego w terminie 30 dni od dnia potwierdzenia przez Prezesa Urzędu otrzymania pełnej dokumentacji niezbędnej do zatwierdzenia koncesji. W sprawach szczególnie skomplikowanych Prezes Urzędu może przedłużyć ten termin o kolejne 30 dni, zawiadamiając o tym przewoźnika.
7. W przypadkach, o których mowa w art. 8 ust. 5 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, Prezes Urzędu może zobowiązać przewoźnika do przedstawienia skorygowanego planu gospodarczego, obejmującego okres co najmniej 12 miesięcy od dnia wprowadzenia zmian, jak również danych, o których mowa w załączniku I pkt 2 do rozporządzenia nr 1008/2008/WE, oprócz informacji przekazanych zgodnie z art. 8 ust. 4 tego rozporządzenia.”;

91) art. 171 otrzymuje brzmienie:

„Art. 171. 1. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, udziela, odmawia udzielenia, zmienia, w tym ogranicza przedmiot, zakres lub obszar działalności objętej koncesją, zawiesza koncesję na określony czas, wydaje koncesję tymczasową oraz cofa koncesję.

2. Prezes Urzędu może wydać podmiotowi spełniającemu warunki, o których mowa w art. 9 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, koncesję tymczasową, po uprzednim zawieszeniu koncesji na czas ważności koncesji tymczasowej.

3. W celu potwierdzenia spełnienia warunków, o których mowa w art. 9 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, przewoźnik lotniczy przedstawia Prezesowi Urzędu program naprawczy potwierdzający realną perspektywę poprawy sytuacji finansowej przewoźnika w okresie, o którym mowa w ust. 4.

4. Koncesja tymczasowa jest wydawana na okres do 12 miesięcy.

5. Po upływie ważności koncesji tymczasowej Prezes Urzędu bez zbędnej zwłoki stwierdza wygaśnięcie decyzji o zawieszeniu koncesji.

6. W przypadku niewykazania przez przewoźnika lotniczego, któremu przyznano koncesję tymczasową, że spełnia on objęte nią i przepisami prawa warunki, Prezes Urzędu cofa koncesję.

7. W przypadku określonym w ust. 2 Prezes Urzędu informuje Komisję Europejską o wydanych decyzjach.”;

92) po art. 171 dodaje się art. 171a i 171b w brzmieniu:

„Art. 171a. 1. Polski przewoźnik lotniczy jest obowiązany do przekazywania Prezesowi Urzędu kopii aktualnego dokumentu potwierdzającego objęcie tego przewoźnika ważnym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej w zakresie zgodnym z wymogami umów międzynarodowych wiążących Rzeczpospolitą Polską oraz ustawy.

2. Kopia dokumentu, o którym mowa w ust. 1, powinna być potwierdzona za zgodność z oryginałem urzędowo lub notarialnie i przedstawiona każdorazowo nie później niż ostatniego dnia okresu obowiązywania dotychczasowego ubezpieczenia w tym zakresie na okres kolejny.

3. W przypadku nieprzedstawienia Prezesowi Urzędu kopii dokumentu, o którym mowa w ust. 1, Prezes Urzędu wzywa przewoźnika do uzupełnienia dokumentacji w terminie 7 dni od dnia otrzymania wezwania, a w przypadku nieprzedstawienia jej w tym terminie, zawiesza koncesję przewoźnika lotniczego do czasu dostarczenia kopii dokumentu, o którym mowa w ust. 1, jednak nie dłużej niż na okres 3 miesięcy.
4. Jeżeli przewoźnik lotniczy nie przedstawi kopii dokumentu, o którym mowa w ust. 1, w okresie, na jaki została zawieszona koncesja, Prezes Urzędu bez zbędnej zwłoki cofa koncesję.
5. Prezes Urzędu zmienia koncesję z urzędu w zakresie wszystkich zmian wprowadzonych w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC).
6. Prezes Urzędu cofa albo zawiesza koncesję bez zbędnej zwłoki w przypadku odpowiednio cofnięcia albo zawieszenia certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC).
7. Do przewoźników lotniczych zajmujących się wyłącznie eksploatacją statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10 ton lub o liczbie miejsc pasażerskich poniżej 20, wykonujących regularne przewozy lotnicze lub których obrót przekracza 3 miliony euro rocznie, stosuje się art. 8 ust. 4 – 6 rozporządzenia nr 1008/2008/WE.

Art. 171b. 1. W przypadku pojawienia się wyraźnych oznak problemów finansowych przewoźnika, o których mowa w przepisach dotyczących zawieszenia i cofnięcia koncesji, zawartych w rozporządzeniu nr 1008/2008/WE, lub w razie otwarcia postępowania upadłościowego przeciwko przewoźnikowi lotniczemu posiadającemu koncesję wydaną przez Prezesa Urzędu, Prezes Urzędu bez zbędnej zwłoki dokonuje szczegółowej oceny sytuacji finansowej przewoźnika.

2. W celu dokonania oceny sytuacji finansowej przewoźnik przedstawia, na żądanie Prezesa Urzędu, poddane kontroli biegłego rewidenta sprawozdania finansowe oraz inne dokumenty, o których mowa w załączniku I część 3 do rozporządzenia nr 1008/2008/WE.

3. Prezes Urzędu zawiesza albo cofa koncesję w przypadkach określonych w rozporządzeniu nr 1008/2008/WE.”;

93) w art. 173:

a) w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) obsługi naziemnej statków powietrznych, załóg, pasażerów i ładunku, wykonywanej na rzecz przewoźników lotniczych i innych użytkowników statków powietrznych.”,

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Obowiązek uzyskania zezwolenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, nie dotyczy przewoźników lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną własnych statków powietrznych, załóg, pasażerów i ładunku.”;

94) w art. 174:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Zezwolenie na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego może uzyskać:

- 1) organ administracji publicznej Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) państwowa lub samorządowa jednostka organizacyjna;
- 3) spółka kapitałowa z siedzibą na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.”,

b) w ust. 3:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) siedziba jego znajduje się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym;”,

– w pkt 6 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) w spółce tej przedsiębiorcy niezależni od osób zagranicznych zachowują:
– nie mniej niż 51 % udziałów lub akcji w całkowitym kapitale założycielskim spółki,
– decydujący wpływ na ilość głosów, skład, decyzje i kontrolę organów zarządzających spółki, dysponowanie majątkiem spółki oraz na prowadzenie jej działalności;”,

c) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Przez osoby zagraniczne, o których mowa w ust. 3 pkt 6, rozumie się osoby niemające siedziby na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i innych państw członkowskich Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej oraz państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.”;

95) w art. 175:

a) w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) miejsce wykonywania działalności (lotnisko).”;

b) w ust. 2:

– w pkt 1:

– lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) wykazujący w sposób wiarygodny, że przedsiębiorca jest w stanie wypełnić istniejące i prawdopodobne przyszłe zobowiązania finansowe w okresie 24 miesięcy od dnia rozpoczęcia działalności,”;

– uchyla się lit. c,

– po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) zatwierdzone sprawozdanie finansowe za poprzedni rok obrotowy, jeżeli przedsiębiorca prowadził działalność gospodarczą, oraz opinię biegłego rewidenta, jeżeli obowiązek badania sprawozdania finansowego wynika z przepisów o rachunkowości;”;

– pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) projekt zabezpieczenia obsługi ruchu lotniczego, systemu ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej lotniska, osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego na lotnisku oraz zatwierdzony przez Prezesa Urzędu program ochrony lotniska przed aktami bezprawnej ingerencji;”;

c) w ust. 4 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) przedsiębiorca nie rozpoczął działalności objętej zezwoleniem w oznaczonym terminie albo zaprzestał prowadzenia działalności objętej zezwoleniem;”;

d) po ust. 4d dodaje się ust. 4e w brzmieniu:

„4e. W przypadku ograniczenia liczby zezwoleń w danym porcie lotniczym, Prezes Urzędu cofa lub zmienia zakres zezwolenia, o którym mowa w art. 173 ust. 1 pkt 2, wydanego przedsiębiorcy wykonującemu działalność gospodarczą, w zakresie wskazanym w decyzji, o której mowa w art. 179 ust. 1.”,

e) ust. 5 – 7 otrzymują brzmienie:

„5. Zezwolenia, o których mowa w art. 173 ust. 1, udziela się na czas oznaczony, nie krótszy niż 5 lat i nie dłuższy niż 50 lat, z zastrzeżeniem art. 179 ust. 9.

6. W zezwoleniu, o którym mowa w art. 173 ust. 1, określa się:

- 1) osobę wnioskodawcy, jego adres oraz siedzibę lub miejsce zamieszkania;
- 2) przedmiot działalności;
- 3) strukturę kapitałową przedsiębiorcy – w przypadku zezwolenia na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego;
- 4) miejsce wykonywania działalności;
- 5) termin rozpoczęcia działalności;
- 6) okres ważności zezwolenia;
- 7) szczególne warunki wykonywania działalności.

7. Podmiot prowadzący działalność gospodarczą w zakresie zarządzania lotniskiem użytku publicznego jest obowiązany:

- 1) zachowywać warunki prowadzenia działalności określone w decyzjach administracyjnych Prezesa Urzędu;
- 2) zgłaszać Prezesowi Urzędu zmiany danych zawartych w wydanych przez Prezesa Urzędu decyzjach administracyjnych dotyczących tego podmiotu;
- 3) przekazywać do wiadomości Prezesa Urzędu sprawozdanie z działalności oraz roczne sprawozdanie finansowe za poprzedni rok obrotowy, wraz z opinią biegłego rewidenta, jeżeli obowiązek sporządzania i poddania sprawozdania badaniu wynika z przepisów o rachunkowości, a na żądanie Prezesa Urzędu – inne informacje i dokumenty istotne dla oceny działalności przedsiębiorstwa w latach następnych;
- 4) zapewniać użycie właściwego, specjalistycznego sprzętu oraz powierzać czynności w zakresie prowadzonej działalności osobom posiadającym odpowiednie kwalifikacje;

- 5) zawiadamiać Prezesa Urzędu o zamierzonym zawieszeniu lub zakończeniu działalności;
- 6) umożliwić osobom uprawnionym przeprowadzanie kontroli działalności jego przedsiębiorstwa;
- 7) powiadamiać Prezesa Urzędu, z wyprzedzeniem, co najmniej 14 dni, o zamiarze nabycia akcji lub udziałów, o których mowa w art. 64.”;

96) art. 176 otrzymuje brzmienie:

„Art. 176. Obsługa naziemna obejmuje następujące kategorie usług wykonywanych w porcie lotniczym na rzecz przewoźników lotniczych i innych użytkowników statków powietrznych, zwanych dalej „użytkownikami”:

- 1) ogólne usługi administracyjno-gospodarcze wykonywane w interesie użytkowników;
- 2) obsługę pasażerów;
- 3) obsługę bagażu;
- 4) obsługę ładunków (towarów i poczty);
- 5) obsługę płytową;
- 6) obsługę statków powietrznych;
- 7) obsługę w zakresie zaopatrzenia statków powietrznych w paliwo, smary i inne materiały techniczne;
- 8) obsługę techniczną i administracyjną statków powietrznych;
- 9) obsługę administracyjną w zakresie operacji lotniczych i czynności administracyjne związane z załogą;
- 10) transport naziemny;
- 11) obsługę w zakresie zaopatrzenia pokładowego statków powietrznych (catering).”;

97) po art. 176 dodaje się art. 176a i 176b w brzmieniu:

„Art. 176a. Prezes Urzędu wydaje zezwolenie na kategorie lub rodzaje usług w poszczególnych kategoriach, o których mowa w art. 176.

Art. 176b. 1. Podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich oraz przewoźnicy lotniczy wykonujący własną obsługę

- naziemną statków powietrznych, załóg, pasażerów i ładunku mają swobodny dostęp do rynku obsługi naziemnej, z zastrzeżeniem ust. 2.
2. Ograniczenia w liczbie podmiotów, o których mowa w ust. 1, może wprowadzić:
 - 1) w portach lotniczych, w których roczna wielkość ruchu jest równa lub większa niż 2.000.000 pasażerów lub 50.000 ton ładunku – Prezes Urzędu;
 - 2) w pozostałych portach lotniczych – zarządzający lotniskiem.
 3. Do usług obsługi naziemnej, o której mowa w ust. 1, stosuje się przepisy o ochronie konkurencji i konsumentów, z zastrzeżeniem przepisów niniejszej ustawy oraz przepisów międzynarodowych. Przepisów art. 179 – 181 nie stosuje się do portów lotniczych, o których mowa w ust. 2 pkt 2.
 4. W przypadku, o którym mowa w ust. 2 pkt 2, zarządzający lotniskiem informuje Prezesa Urzędu o wprowadzonych ograniczeniach oraz dokonuje wyboru przedsiębiorcy mającego świadczyć usługi obsługi naziemnej, na podstawie obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących kryteriów.”;

98) w art. 177 w ust. 2:

a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) przewoźnik lotniczy posiadający koncesję udzieloną przez właściwy organ wydający koncesje państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym;”,

b) po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) przewoźnik lotniczy nieposiadający koncesji udzielonej przez właściwy organ wydający koncesje państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia

o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym – jeżeli wynika to z umowy międzynarodowej;”;

c) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) przedsiębiorca, który posiada miejsce stałego pobytu lub siedzibę w państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.”;

99) art. 178 otrzymuje brzmienie:

„Art. 178. 1. W przypadku gdy usługi określone w art. 176 są świadczone w porcie lotniczym, w którym roczna wielkość ruchu wynosi co najmniej 2.000.000 pasażerów lub 50.000 ton towarów i usługi te są wykonywane przez zarządzającego lotniskiem, agenta obsługi naziemnej lub przewoźnika lotniczego, są oni obowiązani:

- 1) prowadzić odrębną rachunkowość dotyczącą działalności w zakresie obsługi naziemnej od rachunkowości dotyczącej innej działalności;
 - 2) zapewnić odpowiedni poziom usług, a także bezpieczeństwa, ochrony urządzeń, statków powietrznych, wyposażenia oraz osób, potwierdzony certyfikatem, o którym mowa w art. 160 ust. 3 pkt 4;
 - 3) zapewnić odpowiedni poziom ubezpieczenia oraz ochrony środowiska.
2. W przypadku gdy obsługę naziemną wykonuje zarządzający lotniskiem, jest on ponadto obowiązany nie subwencjonować działalności związanej z obsługą naziemną z wpływów, które osiąga z pełnienia funkcji zarządzającego lotniskiem.
3. Sprawdzenie realizacji obowiązków, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i w ust. 2, poddawane jest kontroli przez biegłego rewidenta, zatwierdzonego w drodze decyzji administracyjnej przez Prezesa Urzędu na wniosek podmiotu kontrolowanego.
4. Prezes Urzędu informuje, z odpowiednim wyprzedzeniem, zarządzającego lotniskiem, agenta obsługi naziemnej lub przewoźnika lotniczego, o którym mowa w ust. 1, o obowiązku przeprowadzenia kontroli, o której mowa w ust. 3.”;

100) art. 179 otrzymuje brzmienie:

„Art. 179. 1. Prezes Urzędu może, w drodze decyzji administracyjnej, z urzędu lub na wniosek zarządzającego portem lotniczym, w którym występują ograniczenia dysponowanej powierzchni lub przepustowości:

- 1) ograniczyć liczbę zezwoleń dla agentów obsługi naziemnej;
- 2) ograniczyć liczbę użytkowników wykonujących własną obsługę naziemną.

2. Decyzja administracyjna Prezesa Urzędu, o której mowa w ust. 1, określa rodzaje usług w poszczególnych kategoriach usług obsługi naziemnej, dla których wprowadza się ograniczenia ze względu na szczególne przeszkody w zakresie dostępnej powierzchni lub przepustowości danego portu lotniczego oraz okres obowiązywania ograniczenia.

3. W przypadku ograniczania liczby zezwoleń w porcie lotniczym, w którym roczna wielkość ruchu wynosi co najmniej 2.000.000 pasażerów lub 50.000 ton towarów, Prezes Urzędu nie później niż 3 miesiące przed dniem wydania decyzji, o której mowa w ust. 1 pkt 1, przesyła do Komisji Europejskiej projekt tej decyzji.

4. W przypadku ograniczania liczby użytkowników wykonujących własną obsługę naziemną w porcie lotniczym, w którym roczna wielkość ruchu wynosi co najmniej 1.000.000 pasażerów lub 25.000 ton towarów, Prezes Urzędu nie później niż 3 miesiące przed dniem wydania decyzji, o której mowa w ust. 1 pkt 2, przesyła do Komisji Europejskiej projekt tej decyzji.

5. W przypadkach, o których mowa w ust. 3 i 4, Prezes Urzędu wydaje decyzję, o której mowa w ust. 1, z uwzględnieniem stanowiska Komisji Europejskiej.

6. W przypadku ograniczenia, o którym mowa w ust. 1, Prezes Urzędu bez zbędnej zwłoki wydaje decyzję, o której mowa w art. 175 ust. 4e.

7. W przypadku ograniczenia, o którym mowa w ust. 1, wybór podmiotów wykonujących obsługę naziemną jest dokonywany w drodze konkursu organizowanego przez:

- 1) zarządzającego portem lotniczym, jeżeli podobnej usługi nie świadczy on sam oraz jeżeli nie ma bezpośredniej lub pośredniej kontroli nad podmiotem wykonującym takie usługi oraz nie posiada udziałów w żadnym takim podmiocie;

- 2) Prezesa Urzędu po konsultacji z zarządzającym portem lotniczym i komitetem przewoźników lotniczych użytkujących port lotniczy, w przypadkach innych niż określone w pkt 1.
8. W przypadku gdy zarządzający w terminie 6 miesięcy od dnia wydania decyzji, o której mowa w ust. 1, nie dokona wyboru podmiotu, Prezes Urzędu uchyla tę decyzję.
9. Zezwolenie, o którym mowa w art. 173 ust. 1 pkt 2, dla przedsiębiorcy wybranego w drodze konkursu udziela się na okres nie dłuższy niż 7 lat.”;

101) art. 180 otrzymuje brzmienie:

„Art. 180. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego spełniający określone przez prawo wymagania ma pierwszeństwo w uzyskaniu zezwolenia na obsługę naziemną w przypadku ograniczenia liczby zezwoleń na podstawie art. 179 ust. 1 pkt 1.

2. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego jest obowiązany umożliwić korzystanie przez podmioty wykonujące obsługę naziemną na rzecz innych użytkowników oraz użytkowników wykonujących obsługę własnych rejsów z urządzeń i przestrzeni lotniska na zasadach niepowodujących dyskryminacji i nieograniczających możliwości uczciwej konkurencji.

3. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego lub inny podmiot dysponujący elementami scentralizowanej infrastruktury zarządza nią w sposób umożliwiający korzystanie z niej przez zarządzającego lotniskiem, agentów obsługi naziemnej oraz użytkowników portu lotniczego.

4. Scentralizowaną infrastrukturę, o której mowa w ust. 3, udostępnia się z uwzględnieniem:

- 1) obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych kryteriów;
- 2) zapotrzebowania na usługi obsługi naziemnej oraz zasobów pomieszczeń i urządzeń;
- 3) zasady niedyskryminacji i konieczności zapewnienia warunków dla uczciwej konkurencji.

5. Zezwolenie na wykonywanie usług obsługi naziemnej statków powietrznych, ładunków, pasażerów i ich bagażu uprawnia do świadczenia usług wykonywanych na

określonym w nim lotnisku na rzecz przewoźników lotniczych i innych użytkowników statków powietrznych.”;

102) uchyla się art. 181;

103) po art. 181 dodaje się art. 181a i 181b w brzmieniu:

„Art. 181a. 1. Prezes Urzędu może odmówić wydania zezwolenia, o którym mowa w art. 173 ust. 1 pkt 2, albo zawiesić wydane zezwolenie, w odniesieniu do przedsiębiorcy pochodzącego z państwa innego niż państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederacja Szwajcarska lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strona umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, jeżeli państwo to, w zakresie dostępu do rynku obsługi naziemnej:

- 1) nie traktuje użytkowników lotniska wykonujących obsługę naziemną pochodzących z Rzeczypospolitej Polskiej w sposób porównywalny do tego, w jaki Rzeczpospolita Polska traktuje podmioty pochodzące z tego państwa,
 - 2) nie traktuje użytkowników lotniska wykonujących obsługę naziemną pochodzących z Rzeczypospolitej Polskiej w sposób porównywalny do tego, w jaki państwo to traktuje podmioty własne lub
 - 3) traktuje w sposób uprzywilejowany wykonujących obsługę naziemną użytkowników lotniska pochodzących z innych państw trzecich niż podmioty pochodzące z Rzeczypospolitej Polskiej.
2. Prezes Urzędu może cofnąć zawieszone zezwolenie, jeżeli w okresie 6 miesięcy od dnia jego zawieszenia nie ustały przesłanki, o których mowa w ust. 1.
 3. O każdym przypadku zawieszenia zezwolenia i jego cofnięcia Prezes Urzędu informuje Komisję Europejską.

Art. 181b. 1. Zarządzający lotniskiem po konsultacji z komitetem przewoźników portu lotniczego określa każdorazowo warunki konkursu oparte na obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych kryteriach,

a następnie przedstawia je Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia. W przypadku gdy organizatorem konkursu jest Prezes Urzędu, warunki konkursu są określane przez Prezesa Urzędu po konsultacji z komitetem przewoźników portu lotniczego oraz zarządzającym lotniskiem.

2. Zespół przeprowadzający konkurs działa na podstawie regulaminu określającego w szczególności jego skład, sposób wyboru przewodniczącego oraz sposób przeprowadzania głosowania. W przypadku gdy organizatorem konkursu jest zarządzający lotniskiem, regulamin zatwierdza Prezes Urzędu.
3. Prezes Urzędu udziela zezwolenia przedsiębiorcy wybranemu w konkursie na wniosek tego przedsiębiorcy złożony w terminie nie dłuższym niż określony przez niego w zgłoszeniu o przystąpieniu do konkursu.”;

104) art. 182 otrzymuje brzmienie:

- „Art. 182. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:
- 1) szczegółowy wykaz rodzajów usług w poszczególnych kategoriach, o których mowa w art. 176,
 - 2) szczegółowe warunki i tryb udzielania zezwoleń na wykonywanie obsługi naziemnej oraz dokumenty i informacje, jakie powinni przedstawić ubiegający się o zezwolenia, oraz warunki, jakie musi spełniać podmiot ubiegający się o zezwolenie,
 - 3) szczegółowe warunki stosowane przy wprowadzaniu ograniczeń, o których mowa w art. 179 ust. 1 i 3 i art. 181 ust. 1 i 3,
 - 4) szczegółowe warunki i sposób organizowania i przeprowadzania konkursu, o którym mowa w art. 179 ust. 4 i art. 181 ust. 4 – w przypadku wprowadzenia ograniczeń,
 - 5) szczegółowe warunki udostępniania i korzystania z infrastruktury lotniska oraz ustalania i pobierania opłat za dostęp do urządzeń i powierzchni lotniska oraz opłat za użytkowanie scentralizowanej infrastruktury

– mając na uwadze liczbę obsługiwanych, w ciągu roku, w danym porcie lotniczym pasażerów i ładunków, z uwzględnieniem umów i przepisów międzynarodowych.”;

105) po art. 186a dodaje się art. 186b – 186e w brzmieniu:

„Art. 186b. 1. Zadania związane z kontrolą bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym wykonuje:

- 1) zarządzający lotniskiem w zakresie kontroli osób, bagażu, ładunków oraz przesyłek pocztowych:
 - a) w związku z przewozem lotniczym,
 - b) w obszarze przejść ze strefy ogólnodostępnej do strefy zastrzeżonej lotniska;
- 2) zarejestrowany agent w rozumieniu rozporządzenia nr 2320/2002/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiającego wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. WE L 355 z 30.12.2002, Polskie wydanie specjalne, rozdział 7, tom 7, str. 181), działający przez podlegającą mu specjalistyczną uzbrojoną formację ochronną, w zakresie określonym w rozporządzeniu Komisji nr 820/2008/WE z dnia 8 sierpnia 2008 r. ustanawiającym środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. UE L 221 z 19.08.2008, str. 8).
2. Zadania, o których mowa w ust. 1, są wykonywane pod nadzorem Prezesa Urzędu, który w zakresie wykonywania zadań, o których mowa w ust. 1 pkt 1, współdziała ze Strażą Graniczną.
3. Straż Graniczna w zakresie współdziałania w nadzorze, o którym mowa w ust. 2, jest uprawniona do samodzielnego podejmowania działań, polegających na:
 - 1) obserwowaniu funkcjonowania punktu kontroli bezpieczeństwa;
 - 2) kontrolowaniu liczby pracowników służby ochrony lotniska na stanowisku kontroli bezpieczeństwa oraz niezwłocznym sygnalizowaniu zarządzającemu ewentualnych wątpliwości

- odnośnie do stanu psychofizycznego pracowników służby ochrony lotniska;
- 3) niezwłocznym reagowaniu na naruszenia przepisów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego ze strony pracowników służby ochrony lotniska;
 - 4) niezwłocznym kierowaniu wniosków do zarządzającego lotniskiem w sprawie usunięcia stwierdzonych poważnych uchybień oraz informowaniu o tych uchybieniach Prezesa Urzędu;
 - 5) dokonywaniu kontroli posiadania certyfikatów, o których mowa w ust. 11, związanych z kwalifikacjami dokonujących kontroli bezpieczeństwa pracowników służby ochrony lotniska;
 - 6) potwierdzaniu zgodności wyposażenia stanowisk kontroli bezpieczeństwa z obowiązującymi w tym zakresie wymogami, w szczególności z Krajowym Programem Ochrony Lotnictwa Cywilnego, o którym mowa w art. 187;
 - 7) niezwłocznym reagowaniu na sygnały o zakłóceniu porządku publicznego w punkcie kontroli bezpieczeństwa oraz przyległym do niego rejonie.
4. W porcie lotniczym zarządzający do realizacji zadań, o których mowa w ust. 1 pkt 1, jest obowiązany do powołania wewnętrznej służby ochrony. Na pozostałych lotniskach zarządzający realizuje te zadania przez powołaną przez siebie wewnętrzną służbę ochrony albo podlegającą mu specjalistyczną uzbrojoną formację ochronną.
5. Służba ochrony lotniska wykonuje zadania w zakresie:
- 1) prowadzenia kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1 pkt 1;
 - 2) kontroli dostępu do stref zastrzeżonych lotniska;
 - 3) kontroli przepustek wydawanych przez zarządzającego lotniskiem;
 - 4) ujęcia i przekazania Policji lub Straży Granicznej:
 - a) osoby naruszającej warunki bezpieczeństwa lotniska oraz pasażera naruszającego warunki przewozu,

- b) osoby, która bez upoważnienia uzyskała lub usiłowała uzyskać dostęp do strefy zastrzeżonej lotniska,
 - c) osoby, która popełniła lub usiłowała popełnić akt bezprawnej ingerencji;
- 5) ochrony strefy zastrzeżonej lotniska;
 - 6) czynności, o których mowa w art. 3 pkt 2 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia.
6. Służba ochrony lotniska przy wykonywaniu zadań, o których mowa w ust. 5, współdziała z właściwymi służbami lub organami.
 7. W przypadku realizacji zadań przekraczających kompetencje służby ochrony lotniska w zakresie kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, o których mowa w ust. 5, zarządzający lotniskiem powiadamia Straż Graniczną.
 8. Pracownicy służby ochrony lotniska, realizujący zadania, o których mowa w ust. 5 pkt 1 – 5, są obowiązani posiadać licencję pracownika ochrony fizycznej pierwszego stopnia, a w przypadku realizacji zadań, o których mowa w ust. 5 pkt 6, licencję pracownika zabezpieczenia technicznego w rozumieniu ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia.
 9. Specjalistyczna uzbrojona formacja ochronna, o której mowa w ust. 1 pkt 2, działa zgodnie z przepisami ustawy i jest powoływana na podstawie ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia.
 10. Straż Graniczna, niezależnie od postanowień odrębnych przepisów, posiada prawo do sprawdzania poprawności przeprowadzania kontroli bezpieczeństwa przez podmioty, o których mowa w ust. 1. O wynikach przeprowadzonego sprawdzenia każdorazowo niezwłocznie informuje Prezesa Urzędu.
 11. Kontrolę, o której mowa w ust. 1, wykonują osoby wpisane do prowadzonego przez Prezesa Urzędu wykazu operatorów kontroli bezpieczeństwa, posiadające certyfikat operatora kontroli bezpieczeństwa wydany przez Prezesa Urzędu zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 189 ust. 3 lub odpowiedni certyfikat

operatora kontroli bezpieczeństwa wydany przez ośrodek szkoleniowy ICAO, ECAC, Unii Europejskiej.

12. Prezes Urzędu dokonuje wpisu osoby do wykazu, o którym mowa w ust. 11, po uzyskaniu od Straży Granicznej informacji o braku negatywnych przesłanek do wykonywania przez tę osobę kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym w zakresie określonym w rozporządzeniu nr 2320/2002/WE.
13. Straż Graniczna udziela informacji, o której mowa w ust. 12, w terminie 21 dni od dnia wystąpienia Prezesa Urzędu.
14. Organy władzy publicznej są obowiązane do udzielenia, na wniosek Komendanta Głównego Straży Granicznej, informacji, o której mowa w ust. 12, o osobie ubiegającej się o wpis do wykazu, o którym mowa w ust. 11, w terminie 10 dni od dnia otrzymania wniosku.
15. Komendant Główny Straży Granicznej, w szczególnie uzasadnionych przypadkach związanych z koniecznością zapewnienia porządku publicznego i bezpieczeństwa publicznego, może, na wniosek Prezesa Urzędu, skierować funkcjonariuszy Straży Granicznej do wykonywania kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym.
16. Koszty związane z wykonywaniem przez Straż Graniczną kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym w sytuacjach, o których mowa w ust. 15, ponosi zarządzający lotniskiem.

Art. 186c. 1. Prezes Urzędu wyznacza zarejestrowanych agentów, o których mowa w art. 186b ust. 1 pkt 2, w drodze decyzji administracyjnej, po sprawdzeniu spełnienia wymagań w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego oraz po uzyskaniu od Straży Granicznej informacji o braku negatywnych przesłanek do wydania tej decyzji. Prezes Urzędu prowadzi rejestr zarejestrowanych agentów.

2. Wyznaczenia, o którym mowa w ust. 1, dokonuje się na wniosek, do którego dołącza się:
 - 1) program ochrony podmiotu przed aktami bezprawnej ingerencji, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 189 ust. 1, uwzględniający wymogi, o których mowa w odrębnych

przepisach wspólnotowych dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego;

- 2) oświadczenie, że podmiot ubiegający się o wyznaczenie zobowiązuje się do przestrzegania wymagań z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego, w tym postanowień programu, o którym mowa w pkt 1, oraz do niezwłocznego zgłaszania Prezesowi Urzędu wszelkich zmian w programie;
 - 3) oświadczenie, że podmiot ubiegający się o wyznaczenie poddaje się czynnościom audytorskim realizowanym zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 189 ust. 2.
3. Prezes Urzędu weryfikuje informacje, o których mowa w ust. 2, w celu potwierdzenia spełnienia wymagań w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.
 4. Straż Graniczna udziela informacji, o której mowa w ust. 1, w terminie 21 dni od dnia wystąpienia Prezesa Urzędu.
 5. Prezes Urzędu wykreśla zarejestrowanego agenta z rejestru, jeżeli stwierdzi, że utracił on zdolność do wyznaczenia, o którym mowa w ust. 1, oraz nie spełnia on wymogów nałożonych na niego w zakresie ochrony.

Art. 186d. 1. Pracownik służby ochrony lotniska przy wykonywaniu zadań z zakresu kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym oraz ochrony osób i mienia w granicach chronionych obszarów, obiektów i urządzeń w tym na pograniczu strefy ogólnodostępnej ze strefą zastrzeżoną lotniska, niezależnie od uprawnień określonych w ustawie z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, ma prawo do:

- 1) niedopuszczenia do wejścia na obszar lub do obiektu podlegającego ochronie osoby nieposiadającej wymaganych uprawnień;
- 2) dokonywania kontroli manualnej i przeglądania zawartości bagażu;
- 3) sprawdzania ładunków i przesyłek pocztowych;

- 4) stosowania urządzeń technicznych do wykrywania urządzeń, przedmiotów lub substancji, których posiadanie jest zabronione bądź które mogą stanowić przedmiot niebezpieczny.
2. Kontrolą manualną jest zespół czynności kontroli bezpieczeństwa wykonywanych ręcznie bez ingerencji w wewnętrzne powłoki ciała oraz w sposób powodujący w jak najmniejszym stopniu naruszenie intymności, w celu wykrycia w odzieży lub na ciele, oraz w przedmiotach osobistych kontrolowanej osoby zabronionych przedmiotów, urządzeń lub substancji. Za zgodą kontrolowanej osoby, kontrola ta może być przeprowadzana przez osobę przeciwnej płci.
3. Za zgodą kontrolowanej osoby kontrola manualna może obejmować także dokonanie oglądu powierzchni jej ciała przez pracownika służby ochrony lotniska tej samej płci, w warunkach gwarantujących zachowanie intymności. Za zgodą osoby kontrolowanej czynność ta może być dokonana przez pracownika służby ochrony lotniska przeciwnej płci niż kontrolowana osoba.
4. Przepisy ust. 1 – 3 stosuje się odpowiednio do zadań i uprawnień specjalistycznej uzbrojonej formacji ochronnej, o której mowa w art. 186b ust. 1 pkt 2.

- Art. 186e. 1. Prezes Urzędu prowadzi analizę stanu zagrożenia lotnictwa cywilnego aktami bezprawnej ingerencji.
2. Organy administracji publicznej, służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo publiczne oraz podmioty prowadzące lotniczą działalność gospodarczą przekazują Prezesowi Urzędu informacje o wszelkich zdarzeniach mogących mieć wpływ na poziom ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji.
 3. Podmioty prowadzące lotniczą działalność gospodarczą przekazują Prezesowi Urzędu w szczególności informacje o zdarzeniach noszących znamiona aktu bezprawnej ingerencji lub mogących być próbą dokonania aktu bezprawnej ingerencji.
 4. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, po zasięgnięciu opinii Komendanta Głównego Straży Granicznej wydanej w terminie

określonym przez Prezesa Urzędu, może w sytuacji kryzysowej wprowadzić dodatkowe środki ochrony bezpieczeństwa pasażerów, bagażu, ładunków oraz przesyłek pocztowych.

5. Decyzji, o której mowa w ust. 4, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.
6. Decyzję, o której mowa w ust. 4, doręcza się w formie pisemnej lub za pomocą telefaksu, poczty elektronicznej, przy wykorzystaniu teleksowej łączności lotniczej albo, w uzasadnionych przypadkach, ogłasza się ustnie.”;

106) art. 187 otrzymuje brzmienie:

„Art. 187. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych ustala, w drodze rozporządzenia, po zasięgnięciu opinii Rady Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego, Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego, określający sposoby realizacji ochrony lotnictwa cywilnego, w tym dotyczące:

- 1) organizacji ochrony, działań zapobiegawczych i działań w przypadkach aktów bezprawnej ingerencji,
- 2) współpracy w tym zakresie organów administracji publicznej i służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo publiczne, Prezesa Urzędu, zarządzających lotniskami, przewoźników lotniczych, innych podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą, znanych nadawców w rozumieniu przepisów rozporządzenia nr 2320/2002/WE, oraz innych organów i służb publicznych,
- 3) wykonywania zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym osób, bagażu, ładunków oraz przesyłek pocztowych, prowadzoną przez podmioty, o których mowa w art. 186b ust. 1,
- 4) metod i środków sprawdzania poprawności przeprowadzania kontroli bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 186b ust. 10,
- 5) sposobów współdziałania, o których mowa w art. 186b ust. 6;
- 6) wymogów, jakie muszą być spełnione przy wykorzystaniu psów służbowych podczas kontroli bezpieczeństwa,

- 7) sposobów przekazywania, gromadzenia i postępowania z informacjami, o których mowa w art. 186e ust. 2 i 3,
- 8) wzór decyzji, o której mowa w art. 186e ust. 4 – z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych oraz rozporządzenia nr 2320/2002/WE.”;

107) w art. 188:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Zadania ochrony są realizowane zgodnie z programami ochrony poszczególnych lotnisk, przewoźników lotniczych i innych podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą.”,

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a – 1e w brzmieniu:

„1a. Wymogi dotyczące programów ochrony lotniska mogą być zróżnicowane w zależności od rodzaju lotniska, rodzaju i częstotliwości wykonywanych na nim operacji lotniczych oraz wyników analizy ryzyka związanego z funkcjonowaniem tego lotniska.

1b. W portach lotniczych zadania, o których mowa w ust. 1, są realizowane przy pomocy zespołów ochrony lotniska oraz centrum koordynacji antykryzysowej powołanych przez zarządzającego lotniskiem.

1c. Jeżeli infrastruktura lub lokalizacja małego portu lotniczego w rozumieniu przepisów rozporządzenia nr 2320/2002/WE lub lotniska niebędącego portem lotniczym nie pozwala na skuteczne zastosowanie środków, metod i postępowań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 187, Prezes Urzędu, działając w zakresie określonym w przepisach prawa Unii Europejskiej, na wniosek zarządzającego lotniskiem wyraża, w drodze decyzji administracyjnej, zgodę na zastosowanie określonych przez zarządzającego działań zastępczych, jeżeli przeprowadzona dla tego portu lotniczego analiza ryzyka wykaże, że nie spowoduje to zmniejszenia poziomu ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji.

1d. Operacje lotnicze realizowane z lotnisk, o których mowa w ust. 1c, nie mogą w szczególności prowadzić do zaistnienia sytuacji polegających na:

- 1) braku możliwości skutecznej ochrony realizowanych w tym samym czasie kilku operacji lotniczych;

- 2) braku możliwości skutecznej realizacji kontroli bezpieczeństwa pasażerów, bagażu, ładunku przesyłek kurierskich i ekspresowych oraz poczty;
 - 3) mieszaniu się pasażerów przylatujących i odlatujących w tym samym czasie;
 - 4) mieszaniu się osób postronnych z osobami poddanymi kontroli bezpieczeństwa;
 - 5) nieupoważnionym dostępie osób nieskontrolowanych do bagażu rejestrowanego i podręcznego odlatujących i przylatujących pasażerów oraz ładunku, przesyłek kurierskich i ekspresowych oraz poczty.
- 1e. Decyzji, o której mowa w ust. 1c, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności.”,
- c) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:
- „3. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej jest obowiązana zapewnić ochronę lotniczych urządzeń naziemnych przy użyciu barier technicznych znajdujących się odpowiednio pod kontrolą Straży Granicznej, Policji lub służby ochrony lotniska albo specjalistycznej uzbrojonej formacji ochronnej utworzonej na podstawie ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, realizującej zadania na rzecz podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą poza terenem lotniska.”;
- 108) po art. 188 dodaje się art. 188a – 188c w brzmieniu:
- „Art. 188a. 1. Zarządzający lotniskiem wyznacza strefy zastrzeżone lotniska oraz części krytyczne tych stref, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1138/2004 z dnia 21 czerwca 2004 r. ustanawiającym wspólną definicję części krytycznych stref zastrzeżonych w portach lotniczych (Dz. Urz. WE L 221 z 22.06.2004, str. 6 – 7), a także przejścia do tych stref.
2. Strefy i przejścia, o których mowa w ust. 1, wyznacza się w uzgodnieniu z:
 - 1) Policją;
 - 2) Strażą Graniczną;
 - 3) Służbą Celną;

- 4) Prezesem Urzędu.
3. Strefy i przejścia, o których mowa w ust. 1, zarządzający lotniskiem określa w programie ochrony lotniska.
4. W celu dopuszczenia osób, o których mowa w pkt 2.2.1. ii załącznika do rozporządzenia nr 2320/2002/WE, do strefy zastrzeżonej lotniska, zarządzający lotniskiem w ramach sprawdzenia przeszłości tych osób, zgodnie z pkt 1.5 załącznika do tego rozporządzenia, występuje do Straży Granicznej o udzielenie stosownej informacji.
5. Strefy zastrzeżone znajdujące się poza terenem lotniska wyznacza się w miejscach lokalizacji:
 - 1) radaru;
 - 2) lotniczych urządzeń naziemnych, w tym w szczególności systemu lądowania według wskazań przyrządów (ILS), radiolatarni ogólnokierunkowej VHF (VOR), radiolatarni bezkierunkowej (NDB);
 - 3) anteny radiowej wysokiej częstotliwości;
 - 4) generatorów prądu;
 - 5) stacji meteorologicznej;
 - 6) magazynów paliw;
 - 7) pomieszczeń producentów zaopatrzenia pokładowego;
 - 8) magazynów ładunków przeznaczonych do przewozu lotniczego;
 - 9) baz technicznych przewoźników lotniczych prowadzących działalność z terenu danego lotniska.
6. Strefy zastrzeżone, o których mowa w ust. 5, wyznacza właściciel urządzeń lub obiektów położonych w tej strefie po uzyskaniu zgody:
 - 1) właściciela lub innego posiadacza terenu, na którym znajdują się urządzenia lub obiekty;
 - 2) zarządzającego lotniskiem, na rzecz którego jest prowadzona działalność;
 - 3) Straży Granicznej;
 - 4) Policji;
 - 5) Służby Celnej;
 - 6) Prezesa Urzędu.

7. Za ochronę stref zastrzeżonych, o których mowa w ust. 5, odpowiada właściciel urządzeń lub obiektów wymienionych w ust. 5.

Art. 188b. 1. Prezes Urzędu wydaje, na wniosek polskiego przewoźnika lotniczego, certyfikat członka załogi statku powietrznego, zwany dalej „CMC”.

2. CMC uprawnia do przekraczania granicy państwowej w obszarze lotniczego przejścia granicznego w ramach wykonywania obowiązków służbowych członka załogi statku powietrznego oraz potwierdza tożsamość osoby w nim wskazanej w zakresie danych, jakie ten dokument zawiera.
3. CMC wydaje się członkowi załogi statku powietrznego, po uzyskaniu od Straży Granicznej informacji o braku negatywnych przesłanek do jego wydania:
 - 1) wykonującemu zadania na rzecz polskiego przewoźnika lotniczego na podstawie umowy o pracę lub umowy cywilnoprawnej;
 - 2) posiadającemu kwalifikacje konieczne do wykonywania obowiązków członka załogi statku powietrznego.
4. W celu wydania CMC Prezes Urzędu, dokonując sprawdzenia, o którym mowa w art. 188a ust. 4, występuje do Straży Granicznej o udzielenie stosownych informacji.
5. CMC wydaje się na czas określony.
6. Prezes Urzędu cofa CMC w razie ustania okoliczności uzasadniających jego wydanie.
7. Wydanie CMC, odmowa jego wydania oraz cofnięcie następuje w drodze decyzji administracyjnej.
8. Prezes Urzędu prowadzi rejestr osób posiadających CMC.

Art. 188c. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, wprowadza odstępstwa od wymagań w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, o których mowa w rozporządzeniu nr 2320/2002/WE.”;

109) art. 189 otrzymuje brzmienie:

„Art. 189. 1. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych oraz Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego, o którym mowa w art. 187, a także biorąc pod uwagę rodzaje lotnisk:

1) szczegółowe wymagania dotyczące programów ochrony, o których mowa w art. 188;

2) szczegółowe zadania w zakresie nadzoru lotniczego Prezesa Urzędu oraz innych służb i organów, a także zadania instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, zarządzających lotniskami i podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.

2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz Ministrem Obrony Narodowej ustala, w drodze rozporządzenia, Krajowy Program Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, o którym mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 2320/2002/WE, z uwzględnieniem przepisów rozporządzenia Komisji nr 1217/2003/WE z dnia 4 lipca 2003 r. ustanawiającego wspólne specyfikacje dla krajowych programów kontroli jakości bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym (Dz. Urz. WE L 169 z 08.07.2003; Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 345).

3. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, Krajowy Program Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego uwzględniający przepisy Unii Europejskiej w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego.”;

110) art. 189a otrzymuje brzmienie:

„Art. 189a. 1. Organy administracji publicznej i służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo i porządek publiczny, Prezes Urzędu, zarządzający lotniskami, przewoźnicy lotniczy, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz inne organy i służby publiczne podejmują

działania i współpracują w zakresie wypracowania, wdrożenia i nadzorowania systemu ułatwień administracyjnych i proceduralnych w lotnictwie cywilnym zgodnie z Krajowym Programem Ułatwień Lotnictwa Cywilnego.

2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych ustala, w drodze rozporządzenia, po zasięgnięciu opinii Rady Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego, Krajowy Program Ułatwień Lotnictwa Cywilnego, określający:

1) sposób i warunki realizacji systemu ułatwień lotnictwa cywilnego, dotyczące w szczególności:

a) organizacji systemu ułatwień w portach lotniczych i na lotniskach oraz na pokładzie statków powietrznych,

b) współpracy w tym zakresie organów administracji publicznej i służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo publiczne, Prezesa Urzędu, zarządzających lotniskami, przewoźników lotniczych, instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej oraz innych organów i służb publicznych,

2) wzór wniosku o wydanie CMC,

3) okres ważności oraz wzór CMC,

4) szczegółowy sposób postępowania przy wydawaniu CMC,

5) szczegółowy sposób postępowania przy utracie CMC lub utracie ważności posiadanego CMC

– z uwzględnieniem przepisów Załącznika 9 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym oraz przepisów międzynarodowych.”;

111) art. 190 otrzymuje brzmienie:

„Art. 190. Przepisy niniejszego działu stosuje się do przewozów lotniczych krajowych oraz, w zakresie nieuregulowanym odmiennie przez umowy międzynarodowe wiążące Rzeczpospolitą Polską, do przewozów lotniczych międzynarodowych, wykonywanych

przez polskich i obcych przewoźników lotniczych, z zastrzeżeniem przepisów rozporządzenia nr 1008/2008/WE.”;

112) art. 191 otrzymuje brzmienie:

- „Art. 191. 1. Polski przewoźnik lotniczy może wykonywać przewozy lotnicze w zakresie i na warunkach określonych w certyfikacie i koncesji, z zastrzeżeniem ust. 2 i 4.
2. Wykonywanie przewozów regularnych lub serii przewozów nieregularnych na określonych trasach lub obszarach między Rzeczpospolitą Polską a państwem trzecim przez polskiego przewoźnika lotniczego wymaga uzyskania upoważnienia, wydanego przez Prezesa Urzędu w drodze decyzji administracyjnej.
 3. Wykonywanie przewozów na obszarze Europejskiego Obszaru Gospodarczego oraz na trasach do i z Konfederacji Szwajcarskiej przez polskiego przewoźnika nie wymaga uzyskania upoważnienia.
 4. Jeżeli wymagają tego umowy międzynarodowe lub prawo państwa, w którego granicach mają być wykonywane przewozy lotnicze, Prezes Urzędu dokonuje wyznaczenia, niezależnie od upoważnienia, o którym mowa w ust. 2, polskich przewoźników lotniczych uprawnionych do wykonywania przewozów na określonych trasach lub obszarach tego państwa, informując o tym jego właściwy organ.
 5. Przy upoważnianiu i wyznaczaniu polskich przewoźników lotniczych uwzględnia się interes publiczny oraz potrzeby rozwoju polskiego transportu.
 6. Prezes Urzędu może odmówić udzielenia upoważnienia lub dokonać wyznaczenia ubiegającemu się o nie polskiemu przewoźnikowi lotniczemu albo ograniczyć je – w szczególności w odniesieniu do oferowanej zdolności przewozowej – w przypadkach gdy:
 - 1) jest to konieczne ze względu na ograniczenia wynikające z umów lub przepisów międzynarodowych;
 - 2) jest to uzasadnione w celu uniknięcia poważnego ograniczenia możliwości skutecznego konkurowania polskich przewoźników

- lotniczych z przewoźnikami lotniczymi innymi niż określani w ust. 1 i art. 192a ust. 1;
- 3) jest to uzasadnione potrzebą umożliwienia opłacalności regularnych przewozów na linii lotniczej już obsługiwanej, na której nie ma potrzeby zwiększenia oferowanej zdolności przewozowej;
 - 4) wykonywanie lotów regularnych na danej linii zostało już wcześniej powierzone innemu przewoźnikowi lotniczemu na zasadzie obowiązku użyteczności publicznej.
7. Jeżeli o upoważnienie, o którym mowa w ust. 2, występuje dwóch lub więcej przewoźników lotniczych ubiegających się o upoważnienie do wykonywania przewozów lotniczych na tej samej trasie, w przypadku ograniczonych praw przewozowych, Prezes Urzędu udziela upoważnienia przewoźnikowi, po przeprowadzeniu konkursu, w którym jako kryteria oceny przyjmuje się w szczególności:
- 1) zdolność do zapewnienia przez przewoźnika właściwego poziomu usług i konkurencyjnego poziomu opłat za przewozy oraz skutecznego konkurowania z przewoźnikami lotniczymi innymi niż określani w ust. 1 i art. 192a ust. 1;
 - 2) wcześniej poniesione nakłady na rozwój połączenia, będącego przedmiotem konkursu, i dotychczas osiągnane przez niego wyniki ekonomiczne.
8. Prezes Urzędu, na uzasadniony wniosek zainteresowanego przewoźnika, może dokonać oceny efektywności wykorzystywania ograniczonych praw przewozowych, cofnąć upoważnienie i przeprowadzić konkurs.
9. Upoważnienie lub wyznaczenie mogą być cofnięte, w przypadku gdy przewoźnik lotniczy nie stosuje się do przepisów dotyczących przewozu lotniczego.
10. Upoważnienie, które zostało udzielone w wyniku konkursu, o którym mowa w ust. 7, może ponadto być cofnięte w szczególności, gdy przewoźnik lotniczy:

- 1) nie rozpoczął wykonywania przewozów lotniczych do końca sezonu rozkładowego następującego po sezonie, w którym upoważnienie zostało mu przyznane,
 - 2) przerwał wykonywanie przewozów lotniczych, do których został upoważniony, i nie wznowił ich w czasie jednego kolejnego sezonu rozkładowego
– chyba że udowodni, że niewykonywanie przewozów lotniczych było następstwem okoliczności, na które nie miał wpływu;
 - 3) złożył pisemny wniosek do Prezesa Urzędu, informujący o zaprzestaniu korzystania z przyznaných praw przewozowych;
 - 4) nie stosuje się do przepisów dotyczących przewozu lotniczego.
11. Upoważnienie przyznane bez konieczności przeprowadzenia konkursu, o którym mowa w ust. 7, lub wyznaczenie mogą być ograniczone, w przypadku gdy przewoźnik lotniczy nie stosuje się do przepisów dotyczących przewozu lotniczego.
 12. Przewoźnik lotniczy jest obowiązany zawiadomić Prezesa Urzędu, z wyprzedzeniem co najmniej 30 dni, o planowanym zaprzestaniu wykonywania regularnego przewozu na trasie, do obsługi której został upoważniony w wyniku konkursu, o którym mowa w ust. 7, podając jego przyczynę.
 13. Upoważnienie, jego odmowa, ograniczenie i cofnięcie następuje w drodze decyzji administracyjnej.
 14. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, procedurę konkursową zawierającą szczegółowe warunki dystrybucji ograniczonych praw przewozowych, o których mowa w ust. 7, z uwzględnieniem wiążących umów i przepisów międzynarodowych oraz z poszanowaniem zasady niedyskryminacji.”;

113) po art. 191 dodaje się art. 191a w brzmieniu:

„Art. 191a. 1. Prezes Urzędu odmawia wydania upoważnienia do wykonywania przewozów regularnych lub serii przewozów nieregularnych na określonych trasach lub obszarach, jeżeli przewoźnik:

- 1) znajduje się w wykazie, o którym mowa w rozporządzeniu nr 2111/2005/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. w 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 uchylającym art. 9 dyrektywy 2004/36/WE (Dz. Urz. UE L 344 z 27.12.2005, str. 15), lub
 - 2) zamierza wykonać przewóz lotniczy na podstawie umowy dotyczącej obsługi trasy przy użyciu statku powietrznego wynajętego od innego przewoźnika znajdującego się w wykazie.
2. Prezes Urzędu zawiesza, na okres do 6 miesięcy, upoważnienie udzielone przewoźnikowi lotniczemu, jeżeli przewoźnik spełnia przesłanki, o których mowa w ust. 1.
 3. Prezes Urzędu cofa przewoźnikowi lotniczemu zawieszony upoważnienie, jeżeli po upływie okresu zawieszenia nie ustała jego przyczyna.”;

114) art. 192a otrzymuje brzmienie:

„Art. 192a. Wykonywanie przewozów regularnych lub serii przewozów nieregularnych na określonych trasach lub obszarach między Rzeczpospolitą Polską a państwem trzecim przez przewoźnika wspólnotowego, ustanowionego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zgodnie z Traktatem o ustanowieniu Wspólnot Europejskich wymaga uzyskania upoważnienia, o którym mowa w art. 191 ust. 2, oraz wyznaczenia, o którym mowa w art. 191 ust. 4. Przepisy art. 191 i 192 stosuje się odpowiednio.”;

115) w art. 193:

a) ust. 1a otrzymuje brzmienie:

„1a. Obcy przewoźnik lotniczy może wykonywać przewozy lotnicze na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej pod warunkiem uzyskania zezwolenia wydanego na wniosek obcego przewoźnika przez Prezesa Urzędu, z uwzględnieniem umów i przepisów międzynarodowych.”,

b) w ust. 2 dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3) w przypadku lotów handlowych na obszarze Europejskiego Obszaru Gospodarczego albo do i z Konfederacji Szwajcarskiej, wykonywanych przez przewoźników lotniczych posiadających koncesję udzieloną przez państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederację Szwajcarską lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.”,

c) dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

„6. W przypadku braku możliwości pozytywnej weryfikacji przewoźnika jako wspólnotowego lub koncesjonowanego zgodnie z przepisami Unii Europejskiej w zakresie koncesjonowania przewoźników lotniczych, przewoźnik, na żądanie Prezesa Urzędu, przedstawia dokumenty określające jego państwo koncesjonowania. W przypadku niewywiązania się przez przewoźnika z tego obowiązku Prezes Urzędu może zabronić, w drodze decyzji administracyjnej, wykonania przewozu lotniczego. Do doręczenia decyzji stosuje się przepisy art. 195 ust. 5. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.”;

116) w art. 194:

a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W przypadkach niecierpiących zwłoki Prezes Urzędu może wydać zezwolenie pomimo niezachowania terminu, o którym mowa w ust. 1.”,

b) w ust. 2 uchyla się pkt 5,

c) w ust. 3:

– pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) polisę ubezpieczeniową lub certyfikat ubezpieczeniowy stwierdzający ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z eksploatacją statków powietrznych, przewozem lotniczym pasażerów, bagażu, towarów i poczty oraz w stosunku do osób trzecich – na żądanie Prezesa Urzędu;”

– pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9) koncesję lub równoważny dokument wydany przez właściwy organ obcego państwa – na żądanie Prezesa Urzędu.”;

117) w art. 195:

a) w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) warunki wykonywania i sposób organizacji rozpoczynających się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przewozów lotniczych w ramach imprez turystycznych oraz przewozów czarterowych są zgodne z przepisami rozporządzenia wydanego na podstawie art. 202 pkt 6.”

b) po ust. 4 dodaje się ust. 4a – 4d w brzmieniu:

„4a. Prezes Urzędu odmawia wydania zezwolenia na przewozy, o których mowa w art. 194 ust. 1, lub cofa wydane zezwolenie na przewozy, o których mowa w art. 194 ust. 1 pkt 1 – 3, jeżeli:

- 1) przewoźnik znajduje się w wykazie, o którym mowa w rozporządzeniu nr 2111/2005/WE;
- 2) przewoźnik zamierza wykonywać przewóz lotniczy na podstawie umowy dotyczącej obsługi tras przy użyciu statku powietrznego wynajętego od przewoźnika znajdującego się w wykazie, o którym mowa w pkt 1;
- 3) wprowadził zakaz, o którym mowa w art. 155a ust. 1 pkt 2.

4b. Prezes Urzędu może odmówić wydania zezwolenia na przewozy, o których mowa w art. 194 ust. 1, lub może cofnąć wydane zezwolenie na przewozy, o których mowa w art. 194 ust. 1 pkt 1 – 3, jeżeli:

- 1) przewoźnik narusza przepisy w zakresie bezpieczeństwa lotniczego lub ochrony lotnictwa;

- 2) przewoźnik zamierza wykonywać przewóz lotniczy na podstawie umowy dotyczącej obsługi trasy przy użyciu statku powietrznego wynajętego od innego przewoźnika, o którym mowa w pkt 1.
- 4c. Prezes Urzędu ogranicza zezwolenie na przewozy, o których mowa w art. 194 ust. 1 pkt 1 – 3, w odniesieniu do statków powietrznych spełniających przesłanki określone w ust. 4a albo może ograniczyć zezwolenie na przewozy, o których mowa w art. 194 ust. 1 pkt 1 – 3, w odniesieniu do statków powietrznych spełniających przesłanki określone w ust. 4b.
- 4d. Prezes Urzędu zawiesza, na okres do 6 miesięcy, zezwolenie na przewozy, o których mowa w art. 194 ust. 1 pkt 4, oraz cofa zawieszone zezwolenie po upływie okresu, na jaki zezwolenie zostało zawieszone, jeżeli przewoźnik lotniczy spełnia przesłanki określone w ust. 4a.”,
- c) ust. 5 otrzymuje brzmienie:
- „5. Decyzję o wydaniu, odmowie wydania, ograniczeniu lub cofnięciu zezwolenia na przewozy, o których mowa w art. 194 ust. 1, doręcza się w formie pisemnej lub za pomocą telefaksu, poczty elektronicznej, przy wykorzystaniu teleksowej łączności lotniczej albo, w uzasadnionych przypadkach, ogłasza się ustnie.”;

118) po art. 195 dodaje się art. 195a – 195c w brzmieniu:

„Art. 195a. Przewoźnik lotniczy operujący do, z lub w Rzeczypospolitej Polskiej ma obowiązek przekazywania Prezesowi Urzędu statystycznych danych przewozowych dotyczących wielkości ruchu lotniczego, przewozów pasażerskich i towarowych, w terminie 30 dni od zakończenia badanego okresu, w ujęciu miesięcznym oraz sezonowym, a także na każde żądanie Prezesa Urzędu.

Art. 195b. 1. Prezes Urzędu wydaje, ogranicza, cofa zezwolenia i upoważnienia z uwzględnieniem decyzji, o których mowa w art. 195c.

2. Przewozy lotnicze do, z oraz na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, odbywają się z uwzględnieniem ograniczeń wynikających z decyzji, o których mowa w art. 195c.

- Art. 195c. 1. Minister właściwy do spraw transportu może, w drodze decyzji administracyjnej, dokonać, na zasadach określonych w art. 19 ust. 2 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, podziału ruchu lotniczego między porty lotnicze.
2. Minister właściwy do spraw transportu, nie później niż 3 miesiące przed dniem wydania decyzji, o której mowa w ust. 1, przesyła do Komisji Europejskiej projekt decyzji o zamiarze dokonania podziału ruchu lotniczego lub zmian w obowiązujących zasadach podziału ruchu lotniczego.
3. Minister właściwy do spraw transportu może, w drodze decyzji administracyjnej, na zasadach określonych w art. 20 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, ograniczyć wykonywanie praw przewozowych.
4. Minister właściwy do spraw transportu informuje o zamiarze wprowadzenia ograniczeń, o których mowa w ust. 3, przynajmniej 3 miesiące przed dniem wydania decyzji, o której mowa w ust. 3, pozostałe państwa członkowskie i Komisję Europejską, przedstawiając odpowiednie uzasadnienie.
5. Minister właściwy do spraw transportu może, w drodze decyzji administracyjnej, na zasadach określonych w art. 21 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, ograniczyć wykonywanie praw przewozowych lub określić ich warunki.
6. Decyzji, o której mowa w ust. 5, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.
7. Minister właściwy do spraw transportu informuje bez zbędnej zwłoki Komisję Europejską i pozostałe państwa członkowskie o działaniach, o których mowa w ust. 5, przedstawiając odpowiednie uzasadnienie.
8. Jeżeli problemy wymagające wydania decyzji, o której mowa w ust. 5, utrzymują się ponad 14 dni, minister właściwy do spraw transportu informuje o tym fakcie Komisję Europejską oraz inne państwa członkowskie, i może, za zgodą Komisji Europejskiej, przedłużyć decyzję na dalsze okresy nieprzekraczające 14 dni.
9. Decyzje ministra właściwego do spraw transportu, o których mowa w ust. 1, 3 i 5, są wydawane, ograniczane i cofane z uwzględnieniem

stanowiska Komisji Europejskiej wydawanych w związku z wprowadzanymi ograniczeniami.”;

119) w art. 196:

a) uchyla się ust. 1,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przewoźnik lotniczy ustanowiony na terytorium państwa innego niż państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederacja Szwajcarska lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strona umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym może prowadzić sprzedaż przewozów lotniczych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej po uzyskaniu zezwolenia Prezesa Urzędu wydawanego, na wniosek tego przewoźnika, przy zachowaniu zasady wzajemności.”,

c) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Przewoźnik lotniczy z państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym może prowadzić sprzedaż przewozów lotniczych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na takich samych zasadach jak przedsiębiorca polski.”,

d) w ust. 3 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) określające podmiot reprezentujący obcego przewoźnika na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej:

a) nazwisko i adres – w przypadku osoby fizycznej,

b) nazwę, siedzibę i adres oraz status – w przypadku osoby prawnej albo spółki prawa handlowego nieposiadającej osobowości prawnej.”;

120) po art. 196a dodaje się art. 196b w brzmieniu:

„Art. 196b. 1. Przewoźnik lotniczy, działający jako przewoźnik umowny – w rozumieniu Konwencji o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w Montrealu dnia 28 maja 1999 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 37, poz. 235) – planujący wykonywanie regularnych przewozów lotniczych na trasach do, z oraz w Rzeczypospolitej Polskiej na zasadach

umowy o dzieleniu oznakowania linii, jest obowiązany zawiadomić o tym Prezesa Urzędu.

2. Do zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1, obcy przewoźnik lotniczy nieposiadający koncesji udzielonej przez państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederację Szwajcarską lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, dołącza następujące dokumenty:

- 1) wyznaczenie przez właściwy organ obcego państwa do wykonywania przewozów objętych wnioskiem, jeżeli wymaga tego umowa międzynarodowa;
- 2) certyfikat wydany przewoźnikowi lotniczemu przez właściwy organ obcego państwa;
- 3) koncesję wydaną przez właściwy organ danego państwa lub równoważny dokument;
- 4) polisę ubezpieczeniową lub certyfikat ubezpieczeniowy, stwierdzający ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z eksploatacją statków powietrznych, przewozem lotniczym pasażerów, bagażu, towarów lub poczty oraz w stosunku do osób trzecich;
- 5) umowę o dzieleniu oznakowania linii.

3. Zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1, dokonuje się w terminie nie krótszym niż 30 dni roboczych przed dniem zamierzonego rozpoczęcia przewozów.

4. Przewoźnik może rozpocząć przewozy na zasadach określonych w zawiadomieniu, o którym mowa w ust. 1, jeżeli w terminie 14 dni od dnia otrzymania wszystkich wymaganych dokumentów Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, nie zakaze ich wykonywania.

5. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, może ograniczyć zakres bądź zakazać wykonywania przewozów, rozpoczętych na podstawie zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1, jeżeli przewoźnik lotniczy nie stosuje się do umów lub przepisów międzynarodowych lub w inny sposób narusza prawo Unii Europejskiej, dotyczące wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty.

6. Do doręczenia decyzji, o których mowa w ust. 4 i 5, stosuje się przepisy art. 195 ust. 5. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.”;

121) art. 197 otrzymuje brzmienie:

„Art. 197. 1. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu oraz wojewody lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego, może, w drodze rozporządzenia:

1) nałożyć obowiązek użyteczności publicznej w stosunku do regularnego przewozu lotniczego między dwoma portami lotniczymi położonymi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub między portem lotniczym położonym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej a innym portem lotniczym położonym na terytorium Wspólnoty,

2) określić okres oraz warunki wykonywania obowiązku użyteczności publicznej, o którym mowa w pkt 1

– z uwzględnieniem polityki państwa w zakresie rozwoju regionalnego oraz zasady niedyskryminacji między przewoźnikami wspólnotowymi.

2. Szczegółowy tryb oraz kryteria ustanawiania obowiązku użyteczności publicznej określa rozporządzenie nr 1008/2008/WE.

3. Nałożenie obowiązku użyteczności publicznej, o którym mowa w ust. 1, jest poprzedzone analizą:

1) sytuacji gospodarczej regionu;

2) dostępności innych środków transportu;

3) istniejących i planowanych połączeń lotniczych oraz stosowanych taryf lotniczych;

4) zapotrzebowania na połączenia lotnicze, przedłożonego przez wojewodę lub marszałka województwa.

4. W celu realizacji działań, o których mowa w ust. 3, minister właściwy do spraw transportu występuje do:

1) jednostki samorządu terytorialnego – o przedstawienie analizy sytuacji gospodarczej regionu;

2) Prezesa Urzędu – o przedstawienie analizy istniejących i planowanych połączeń lotniczych oraz stosowanych taryf lotniczych na danej trasie.

5. Minister właściwy do spraw transportu przekazuje treść projektu rozporządzenia, o którym mowa w ust. 1, do Komisji Europejskiej oraz innych zainteresowanych państw członkowskich.

6. Prezes Urzędu weryfikuje spełnienie przez przewoźników lotniczych operujących na trasie, na którą nałożono obowiązek użyteczności publicznej, warunków określonych w tym obowiązku w oparciu, w szczególności o dostępne publicznie oraz uzyskane od przewoźników informacje na temat oferowanych przewozów, potwierdzające spełnienie warunków określonych w tym obowiązku.

7. Jeżeli w okresie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie obowiązku żaden wspólnotowy przewoźnik lotniczy nie rozpoczął lub nie przekazał do Prezesa Urzędu informacji o planowanym rozpoczęciu wykonywania – zgodnie z warunkami nałożonymi na podstawie ust. 1 – przewozów na trasie, na której nałożono obowiązek użyteczności publicznej, minister właściwy do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu i jednostki samorządu terytorialnego, może ograniczyć dostęp do tej trasy do jednego wspólnotowego przewoźnika lotniczego na okres do 4 lat na zasadach określonych w art. 17 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, publikując zaproszenie do składania ofert w Biuletynie Informacji Publicznej.

8. W przypadku gdy ograniczeniu dostępu do trasy, o którym mowa w ust. 7, towarzyszy rekompensata, o której mowa w art. 17 ust. 8 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, koszty związane z tą rekompensatą pokrywane są przez Prezesa Urzędu, a jeżeli obowiązek użyteczności został nałożony przy pozytywnej opinii wojewody lub jednostki samorządu terytorialnego, organ ten jest obowiązany do partycypowania co najmniej w 50 % pokrycia tych kosztów.

9. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, sposób obliczania kosztów wykonywania obowiązku użyteczności publicznej, z uwzględnieniem prawa Unii Europejskiej dotyczącego stosowania art. 86 ust. 2 Traktatu WE do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych.”;

122) art. 198 otrzymuje brzmienie:

„Art. 198. 1. Taryfy lotnicze stosowane w przewozach lotniczych między Rzeczpospolitą Polską a państwem trzecim, z którym zawarto umowę międzynarodową regulującą zasady ustalania taryf przewozu lotniczego, powinny być przedstawiane do wiadomości Prezesowi Urzędu na zasadach określonych w tej umowie.

2. Jeżeli umowy międzynarodowe regulują zasady ustalania taryf przewozu lotniczego, Prezes Urzędu podejmuje działania i wydaje decyzje administracyjne dotyczące taryf przewoźników lotniczych na zasadach określonych w tych umowach.

3. Taryfy lotnicze i stawki lotnicze za przewozy lotnicze wykonywane między portami lotniczymi położonymi na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej są ustalane zgodnie z prawem Unii Europejskiej dotyczącym wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty.”;

123) po art. 201 dodaje się art. 201a w brzmieniu:

„Art. 201a. 1. Przewoźnik lotniczy posiadający koncesję udzieloną przez państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederację Szwajcarską lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, wykonujący przewozy regularne lub serie przewozów nieregularnych do i z oraz na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, obowiązany jest przedstawić do wiadomości Prezesa Urzędu, odpowiednio na 30 i 14 dni przed każdym sezonem rozkładowym, odpowiednio rozkład lotów albo program lotów, stosowane w przewozach lotniczych do i z oraz na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Obcy przewoźnik lotniczy, nieposiadający koncesji udzielonej przez państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederację Szwajcarską lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, wykonujący przewozy regularne, jest obowiązany przedstawić Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia przed każdym sezonem rozkładowym rozkład lotów stosowany w przewozach lotniczych do i z oraz na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Rozkład lotów przedstawia się na 30 dni przed każdym sezonem rozkładowym, o ile postanowienia umów międzynarodowych, zgodnie z którymi wykonuje się przewozy lotnicze, nie stanowią inaczej. Prezes Urzędu zatwierdza rozkład lotów przewoźnika obcego z uwzględnieniem postanowień umów międzynarodowych, zgodnie z którymi wykonuje się przewozy lotnicze.

3. Rozkłady lotów powinny określać trasy, rodzaj przewozów, typy statków powietrznych, ich pojemność, częstotliwość lotów, daty oraz czasy operacji w portach lotniczych.

4. Przewoźnicy, o których mowa w ust. 1 i 2, są obowiązani poinformować Prezesa Urzędu o zaprzestaniu wykonywania przewozów na określonych trasach. Terminy wskazane w ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio.”;

124) w art. 202:

„a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) szczegółowe warunki i sposób udzielania zezwoleń związanych z przewozem lotniczym, w tym udzielania zezwoleń dla obcych przewoźników lotniczych, upoważnień do wykonywania przewozów, dokonywania wyznaczeń oraz przeprowadzania konkursów, o których mowa w art. 197;”;

b) uchyla się pkt 3;

125) po art. 202 dodaje się art. 202a – 202d w brzmieniu:

- „Art. 202a. 1. Przewoźnik lotniczy, który wykonuje loty międzynarodowe pasażerskie do lub z Rzeczypospolitej Polskiej, jest obowiązany do przekazywania informacji dotyczącej pasażerów znajdujących się na pokładzie statku powietrznego, którym następuje wjazd na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zwanej dalej „informacją”.
2. Przepis ust. 1 nie ma zastosowania do przewoźników lotniczych, którzy wykonują loty pasażerskie między Rzeczpospolitą Polską a innym państwem członkowskim Unii Europejskiej oraz między Rzeczpospolitą Polską a państwami trzecimi traktowanymi na równi z państwami Unii Europejskiej na podstawie umowy w sprawie włączenia tych państw we wprowadzanie w życie, stosowanie i rozwój dorobku z Schengen.
3. Informacja obejmuje następujące dane:
- 1) imię lub imiona oraz nazwisko w pełnym brzmieniu;
 - 2) datę urodzenia;
 - 3) numer i rodzaj dokumentu podróży;
 - 4) obywatelstwo;
 - 5) nazwę przejścia granicznego, w którym nastąpi przekroczenie granicy państwowej Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 6) numer lotu;

- 7) datę i czas startu i lądowania statku powietrznego;
 - 8) liczbę pasażerów statku powietrznego;
 - 9) lotnisko wejścia pasażera na pokład statku pasażerskiego w celu odbycia podróży.
4. Przewoźnik lotniczy przekazuje informację na wniosek komendanta placówki Straży Granicznej, właściwego ze względu na miejsce przekroczenia granicy państwowej Rzeczypospolitej Polskiej przez pasażerów znajdujących się na pokładzie statku powietrznego. Komendant placówki Straży Granicznej występuje z wnioskiem, w przypadku gdy jest to konieczne do zwalczania nielegalnej migracji lub usprawnienia kontroli granicznej.
 5. Wniosek o przekazanie informacji komendant placówki Straży Granicznej sporządza w formie pisemnej lub elektronicznej i przesyła przewoźnikowi lotniczemu, co najmniej na jeden dzień przed planowanym przylotem statku powietrznego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. W uzasadnionych przypadkach wniosek może być przekazany później, jednak nie później niż do rozpoczęcia odprawy biletowo-bagażowej przed odlotem.

- Art. 202b. 1. Przewoźnik lotniczy, o którym mowa w art. 202a ust. 1, po zakończeniu odprawy biletowo-bagażowej pasażerów danego lotu, jednak nie później niż w chwili startu statku powietrznego, przekazuje informację komendantowi placówki Straży Granicznej w formie elektronicznej na adres poczty elektronicznej przez niego wskazany. Informacja powinna być przekazywana w sposób spełniający w zakresie transliteracji wymogi określone w Załączniku 9 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, o której mowa w art. 3 ust. 2.
2. Do przekazania informacji w formie elektronicznej stosuje się następujące formaty danych:
 - 1) standard uniwersalnego formatu tekstowego służącego do zapisu danych w formie elektronicznej (XML);
 - 2) standard opisu definicji struktury dokumentów zapisanych w formacie XML (XSD/schemat XML).

3. W przypadku braku możliwości przekazania informacji w formie elektronicznej przewoźnik lotniczy przekazuje ją telefaksem w terminie, o którym mowa w ust. 1.
4. W przypadku braku możliwości przekazania informacji w sposób, o którym mowa w ust. 1 – 3, lub w przypadku błędu w przekazaniu informacji, przewoźnik lotniczy, po uzgodnieniu z komendantem placówki Straży Granicznej, może ją przekazać w inny sposób umożliwiający otrzymanie informacji, nie później niż przed rozpoczęciem kontroli granicznej.
5. Przewoźnik lotniczy, nie później niż w chwili wylądowania statku powietrznego, jest obowiązany powiadomić pasażerów o przekazaniu komendantowi placówki Straży Granicznej informacji oraz o prawie pasażera do wglądu do informacji znajdującej się w dyspozycji przewoźnika i poprawienia zawartych w niej danych dotyczących jego osoby.

- Art. 202c. 1. Komendant placówki Straży Granicznej przechowuje informacje otrzymane w formie elektronicznej na pliku tymczasowym w systemie informatycznym placówki Straży Granicznej.
2. Komendant placówki Straży Granicznej usuwa przechowywane informacje po zakończeniu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej kontroli granicznej pasażerów danego lotu, jednak nie później niż po upływie 24 godzin od chwili przekazania informacji przez przewoźnika lotniczego.
 3. Przepisu ust. 2 nie stosuje się, w przypadku gdy dane objęte informacją są niezbędne do wykonywania przez Straż Graniczną lub inne organy państwa zadań mających na celu ochronę bezpieczeństwa państwa albo ochronę bezpieczeństwa lub porządku publicznego oraz na potrzeby prowadzenia postępowania, o którym mowa w art. 209da.

- Art. 202d. Przewoźnik lotniczy, w terminie do 24 godzin od wylądowania statku powietrznego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, usuwa informację ze swojego systemu informatycznego.”;

126) w art. 205:

a) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Kontrahentów przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz do, z lub na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej obowiązuje regulamin określający typowe warunki przewozu lotniczego pasażerów i bagażu oraz towarów w polskiej wersji językowej, o ile kontrahent nie wybierze związania się inną wersją językową.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Przewoźnik lotniczy wykonujący przewóz do, z lub na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany przedstawić na żądanie, do wiadomości Prezesa Urzędu, regulamin, o którym mowa w ust. 2a. W zakresie sprzecznym z prawem regulamin nie obowiązuje kontrahentów przewoźnika lotniczego.”;

127) art. 205a i 205b otrzymują brzmienie:

„Art. 205a. 1. Prezes Urzędu kontroluje przestrzeganie przepisów:

1) rozporządzenia nr 261/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz. Urz. UE L 46 z 17.02.2004; Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 10),

2) rozporządzenia nr 2111/2005/WE,

3) rozporządzenia nr 1107/2006/WE

– a w szczególności rozpatruje skargi, o których mowa w art. 16 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004/WE oraz art. 15 ust. 2 rozporządzenia nr 1107/2006/WE.

2. Skargi, o których mowa w ust. 1, rozpatruje wyodrębniona komórka organizacyjna Urzędu – Komisja Ochrony Praw Pasażerów.

3. Kontrolę przestrzegania art. 14 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004/WE podejmuje się z urzędu w ramach postępowania, o którym mowa w dziale II rozdział 3 ustawy.

4. Przepisy ust. 1 i 2 nie naruszają zadań i kompetencji Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, o których mowa w przepisach o ochronie konkurencji i konsumentów.

Art. 205b. 1. W razie złożenia skargi, o której mowa w art. 205a ust. 1, Prezes Urzędu stwierdza, w drodze decyzji administracyjnej:

- 1) brak naruszenia prawa przez przewoźnika lotniczego albo
 - 2) naruszenie prawa przez przewoźnika lotniczego, określając zakres nieprawidłowości oraz nakładając karę, o której mowa w art. 209b ust. 1 ustawy, zaś w razie stwierdzenia naruszenia przepisu art. 7, art. 8 ust. 1 lit. a lub art. 10 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004/WE określa również obowiązek i termin jego usunięcia.
2. Skarga, o której mowa w art. 16 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004/WE oraz w art. 15 ust. 2 rozporządzenia nr 1107/2006/WE, może być złożona w języku polskim lub angielskim.
3. Do skargi, o której mowa w ust. 1, pasażer powinien załączyć następujące dokumenty:
- 1) kopię reklamacji skierowanej do przewoźnika;
 - 2) kopię odpowiedzi przewoźnika na reklamację, o której mowa w pkt 1, albo oświadczenie, że nie została ona udzielona w terminie określonym w umowie przewozu lub regulaminie przewozu, z zastrzeżeniem ust. 4;
 - 3) kopię potwierdzonej rezerwacji na dany lot;
 - 4) oświadczenie o zgodności kopii dokumentów, o których mowa w pkt 1 – 3, z oryginałami.
4. Skargę, o której mowa w ust. 1, można złożyć nie wcześniej niż po upływie 30 dni od dnia złożenia reklamacji u przewoźnika, chyba że umowa przewozu lub regulamin przewozu określa krótszy termin do rozpatrzenia reklamacji.
5. Ciężar udowodnienia, że uprawnienia przysługujące pasażerowi na podstawie przepisów, o których mowa w art. 205a ust. 1, nie zostały naruszone obciąża przewoźnika lotniczego.
6. Do egzekucji należności stwierdzonych w decyzji, o której mowa w ust. 1 pkt 2, stosuje się przepisy Kodeksu postępowania cywilnego.”;

128) w dziale XI tytuł rozdziału 3 otrzymuje brzmienie:

„Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej”;

129) art. 209 otrzymuje brzmienie:

- „Art. 209. 1. Przewoźnicy lotniczy i użytkownicy statków powietrznych są obowiązani do zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z prowadzoną przez nich działalnością lotniczą zgodnie z rozporządzeniem nr 785/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 138 z 30.04.2004; Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 160), z zastrzeżeniem przepisów wydanych na podstawie art. 33.
2. W przypadku niehandlowej eksploatacji statków powietrznych o maksymalnej masie startowej nieprzekraczającej 2.700 kg, minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej w odniesieniu do każdego pojedynczego pasażera w ramach jednego lotu z tytułu jednego zdarzenia, którego skutki są objęte ubezpieczeniem, z zastrzeżeniem przepisów wydanych na podstawie art. 33, wynosi równowartość 100 000 SDR.
 3. Przewoźnicy lotniczy są obowiązani do zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane opóźnieniem w przewozie pasażerów, bagażu lub towarów.
 4. Przewoźnicy lotniczy są obowiązani do zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w przewozie lotniczym poczty, zgodnie z przepisami Unii Europejskiej dotyczącymi wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty.
 5. Przedsiębiorcy wykonujący obsługę naziemną oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej są obowiązani do zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z prowadzoną przez siebie działalnością lotniczą.

6. Spełnienie obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, o którym mowa w ust. 1 – 5, ustala się na podstawie polisy lub innego dokumentu ubezpieczenia, potwierdzającego zawarcie umowy tego ubezpieczenia, wystawionego ubezpieczającemu przez zakład ubezpieczeń.
7. Minister właściwy do spraw instytucji finansowych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii podmiotów, o których mowa w ust. 5, oraz Polskiej Izby Ubezpieczeń, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy zakres ubezpieczenia obowiązkowego, o którym mowa w ust. 3 – 5, termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną, biorąc w szczególności pod uwagę specyfikę wykonywanej działalności oraz zakres realizowanych zadań.”;

130) tytuł działu XIa otrzymuje brzmienie: „Administracyjne kary pieniężne”;

131) w art. 209a:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Prezes Urzędu może, w drodze decyzji administracyjnej, biorąc pod uwagę uporczywe uchylanie się od obowiązków oraz niezrealizowanie zaleceń w zakresie stwierdzonych uchybień, nałożyć karę pieniężną w wysokości od 500 do 10 000 zł na podmiot działający z naruszeniem obowiązków lub warunków wynikających z przepisów:

1) rozporządzenia nr 2320/2002/WE;

2) rozporządzenia Komisji nr 820/2008/WE.”;

b) uchyla się ust. 3;

132) art. 209b otrzymuje brzmienie:

„Art. 209b. 1. Kto działa z naruszeniem obowiązków lub warunków, lub nie wykonuje albo nienależycie wykonał zobowiązanie wynikające z przepisów rozporządzeń,

o których mowa w art. 205a ust. 1, podlega karze pieniężnej w wysokości określonej w załączniku nr 2 do ustawy.

2. Nie wymierza się kary za naruszenie obowiązku opieki, o której mowa w art. 9 rozporządzenia nr 261/2004/WE, jeżeli przewoźnik przed dniem wydania decyzji dobrowolnie zadośćuczynił pasażerowi za brak stosownej opieki.

3. Nie wymierza się kary za naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 14 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004/WE, jeżeli przewoźnik, pomimo zaniedbania obowiązku informowania pasażerów o przysługujących im prawach, wykonał wszystkie pozostałe obowiązki wynikające z rozporządzenia nr 261/2004/WE.

4. W przypadku, o którym mowa w ust. 3, domniemywa się, że pasażerowie zostali poinformowani o przysługujących im prawach.”;

133) po art. 209d dodaje się art. 209da – 209do w brzmieniu:

„Art. 209da. 1. Przewoźnik lotniczy, który wbrew przepisom art. 202a z przyczyn leżących po jego stronie nie przekazał informacji albo przekazał ją niepełną lub nieprawdziwą, podlega karze pieniężnej w wysokości od 13 500 do 22 500 zł za każdy lot, w którym nieprzekazano informacji lub przekazano informację niepełną lub nieprawdziwą.

2. Wysokość kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1, ustala się uwzględniając stopień oraz okoliczności naruszenia przepisów ustawy.

3. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, Prezes Urzędu wymierza na uzasadniony wniosek komendanta placówki Straży Granicznej, w której zasięgu terytorialnym nastąpiło przekroczenie granicy państwowej przez pasażerów statku powietrznego. Do wniosku tego komendant dołącza akta sprawy.

Art. 209db. 1. Prezes Urzędu może, biorąc pod uwagę uporczywe uchylanie się od obowiązków oraz niezrealizowanie zaleceń w zakresie stwierdzonych uchybień, nałożyć karę pieniężną w wysokości od 500 do 10 000 zł na podmiot działający z naruszeniem obowiązków lub warunków wynikających z przepisów:

1) rozporządzenia (WE) nr 2042/2003;

2) rozporządzenia (WE) nr 1702/2003.

2. Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków, o których mowa w ust. 1, oraz wysokość kar pieniężnych za poszczególne naruszenia określa załącznik nr 4 do ustawy.

Art. 209dc. Kto uniemożliwia lub utrudnia przeprowadzenie czynności, o których mowa w art. 27 ust. 3 i art. 28 ust. 1, podlega karze pieniężnej w wysokości od 500 do 50 000 zł.

Art. 209dd. Przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie zarządzania lotniskiem użytku publicznego za nieprzedstawienie dokumentów stanowiących analizę przepustowości lotniska, o której mowa w art. 3 ust. 3 rozporządzenia nr 95/93/WE, podlega karze pieniężnej w wysokości zależnej od kodu referencyjnego lotniska:

- 1) 10 000 zł w przypadku kodu referencyjnego A;
- 2) 20 000 zł w przypadku kodu referencyjnego B;
- 3) 30 000 zł w przypadku kodu referencyjnego C;
- 4) 40 000 zł w przypadku kodu referencyjnego D;
- 5) 50 000 zł w przypadku kodu referencyjnego E.

Art. 209de. Przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie zarządzania lotniskiem użytku publicznego za nieudostępnienie Prezesowi Urzędu danych, o których mowa w art. 68 ust. 2 pkt 8 ustawy, podlega karze pieniężnej w wysokości zależnej od liczby pasażerów obsłużonych w porcie lotniczym w roku poprzednim:

- 1) 2 000 zł w przypadku obsłużenia do 100.000 pasażerów;
- 2) 4 000 zł w przypadku obsłużenia od 100.001 do 500.000 pasażerów;
- 3) 6 000 zł w przypadku obsłużenia od 500.001 do 1.000.000 pasażerów;
- 4) 8 000 zł w przypadku obsłużenia od 1.000.001 do 5.000.000 pasażerów;
- 5) 10 000 zł w przypadku obsłużenia powyżej 5.000.000 pasażerów.

Art. 209df. 1. Przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie zarządzania lotniskiem użytku publicznego za nieprzedstawienie projektu opłat

lotniskowych w terminach określonych w art. 77 podlega karze pieniężnej w wysokości zależnej od wielkości portu lotniczego i liczby obsługiwanych pasażerów:

- 1) 8 000 zł w przypadku lotniska, na którym w roku poprzednim obsłużono nie więcej niż 1 mln pasażerów;
- 2) 15 000 zł w przypadku lotniska, na którym w roku poprzednim obsłużono powyżej 1 mln pasażerów.

2. Przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie zarządzania lotniskiem użytku publicznego za nieprzedstawienie dokumentów, o których mowa w art. 175 ust. 7 pkt 3, innych niż dotyczące sytuacji finansowej, podlega karze pieniężnej w wysokości do 0,3 % obrotu przedsiębiorstwa osiągniętego w roku poprzednim, nieprzekraczającej kwoty 30 000 zł.

Art. 209dg. Przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie wykonywania przewozu lotniczego bez wymaganej koncesji, o której mowa w art. 164, podlega karze pieniężnej w wysokości zależnej od rodzaju wykonywanego przewozu:

- 1) 40 000 zł w przypadku przewozu nieregularnego, przy użyciu statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10.000 kg;
- 2) 60 000 zł w przypadku przewozu regularnego, przy użyciu statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10.000 kg;
- 3) 80 000 zł w przypadku przewozu nieregularnego, przy użyciu statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) co najmniej 10.000 kg;
- 4) 100 000 zł w przypadku przewozu regularnego, przy użyciu statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) co najmniej 10.000 kg.

Art. 209dh. Przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie zarządzania lotniskiem użytku publicznego bez zezwolenia, o którym mowa w art. 173 ust. 1 pkt 1, podlega karze pieniężnej w wysokości zależnej od kodu referencyjnego lotniska:

- 1) 30 000 zł w przypadku kodu referencyjnego A;
- 2) 40 000 zł w przypadku kodu referencyjnego B;
- 3) 50 000 zł w przypadku kodu referencyjnego C;
- 4) 70 000 zł w przypadku kodu referencyjnego D;
- 5) 100 000 zł w przypadku kodu referencyjnego E.

Art. 209di. Przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie świadczenia usług obsługi naziemnej bez zezwolenia, o którym mowa w art. 173 ust. 1 pkt 2, podlega karze pieniężnej w wysokości zależnej od rodzaju usługi obsługi naziemnej:

- 1) 20 000 zł w przypadku usług, o których mowa w art. 176 pkt 1, 2, 6, 8 – 11;
- 2) 50 000 zł w przypadku usług, o których mowa w art. 176 pkt 3 – 5 i 7.

Art. 209dj. Przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie:

- 1) zarządzania lotniskiem użytku publicznego za nieprzedstawienie lub przedstawienie z naruszeniem terminów dokumentów, o których mowa w art. 175 ust. 7 pkt 3, dotyczących sytuacji finansowej przedsiębiorstwa,
 - 2) wykonywania przewozu lotniczego za naruszenie obowiązków, o których mowa w art. 8 ust. 4 rozporządzenia nr 1008/2008/WE,
 - 3) służb żeglugi powietrznej za naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 9 załącznika 1 do rozporządzenia nr 2096/2005/WE
- podlega karze pieniężnej w wysokości do 0,5 % obrotu przedsiębiorstwa osiągniętego w roku poprzednim, nieprzekraczającej kwoty 50. 000 zł.

Art. 209dk. 1. Przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie zarządzania lotniskiem użytku publicznego, który wbrew art. 180 ust. 2 bezpodstawnie uniemożliwia lub utrudnia korzystanie z urządzeń i przestrzeni lotniska przez przedsiębiorców świadczących obsługę naziemną na rzecz innych użytkowników oraz użytkowników wykonujących obsługę własnych rejsów z urządzeń i przestrzeni lotniska podlega karze pieniężnej w wysokości nie większej niż 5 % obrotu przedsiębiorstwa osiągniętego w roku rozliczeniowym poprzedzającym rok nałożenia kary, nie mniej niż 25 000 zł.

2. Przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie zarządzania lotniskiem użytku publicznego lub inny podmiot dysponujący elementami scentralizowanej infrastruktury, który bezpodstawnie uniemożliwia lub utrudnia korzystanie ze scentralizowanej infrastruktury przez podmioty do tego uprawnione, o których mowa w art. 180 ust. 3, podlega karze pieniężnej w wysokości nie większej

niż 5 % obrotu przedsiębiorstwa osiągniętego w roku rozliczeniowym poprzedzającym rok nałożenia kary, nie mniej niż 25 000 zł.

Art. 209dl. Przedsiębiorca, prowadzący działalność gospodarczą w zakresie wykonywania przewozu lotniczego, wykonujący przewóz lotniczy bez zezwolenia, o którym mowa w art. 193 ust. 1, lub upoważnienia, o którym mowa w art. 191 ust. 2, podlega karze pieniężnej w wysokości zależnej od podmiotu wykonującego przewóz:

- 1) 10 000 zł w przypadku przewoźnika lotniczego posiadającego koncesję udzieloną przez państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederację Szwajcarską lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronę umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym;
- 2) 20 000 zł w przypadku przewoźnika innego niż określony w pkt 1.

Art. 209dm. 1. Użytkownik statku powietrznego niebędący przewoźnikiem lotniczym podlega karze pieniężnej za niezawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, o której mowa w art. 209 ust. 1, w wysokości 0,25 % minimalnej sumy ubezpieczenia.

2. Podmioty, o których mowa w art. 209 ust. 3 – 5, podlegają karze pieniężnej za niezawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, w wysokości 0,25 % minimalnej sumy ubezpieczenia.

Art. 209dn. W przypadku stwierdzenia naruszenia, o którym mowa w art. 209dd – 209dm, Prezes Urzędu, w drodze decyzji, określa zakres naruszenia oraz termin jego usunięcia pod rygorem nałożenia kary określonej w tych przepisach w przypadku nieusunięcia naruszenia w wyznaczonym terminie.

Art. 209do. 1. Kto nie dopełnia obowiązków określonych w art. 68 ust. 4 lub 5 podlega karze pieniężnej w wysokości od 2 000 do 20 000 zł.

2. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, Prezes Urzędu wymierza na uzasadniony wniosek komendanta właściwej miejscowo placówki Straży Granicznej.”;

134) w art. 209e:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kary pieniężne, o których mowa w art. 209a – 209dm i art. 209do, Prezes Urzędu wymierza w drodze decyzji administracyjnej.”,

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W przypadku stwierdzenia naruszenia obowiązku, o którym mowa w art. 14 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004/WE, karę pieniężną nakłada się w decyzji administracyjnej, wydanej na podstawie art. 29 ustawy.”;

135) w art. 210 w ust. 1:

a) po pkt 5 dodaje się pkt 5a w brzmieniu:

„5a) wbrew obowiązkowi określonymu w art. 83a ust. 1 nie stosuje się do nakazu lub zakazu zawartego w przepisach porządkowych obowiązujących na lotnisku,”

b) pkt 11 i 12 otrzymują brzmienie:

„11) wbrew art. 209 ust. 1 ustawy, nie dopełniając ciążącego na nim obowiązku – w szczególności, działając za osobę prawną – nie dokonuje ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej w zakresie lotniczej działalności gospodarczej lub innego używania statków powietrznych,

12) działając we własnym imieniu lub za osobę prawną albo jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej nie zgłasza zaistniałego zdarzenia, o którym mowa w art. 137 ust. 4,”

c) dodaje się pkt 13 i 14 w brzmieniu:

„13) wbrew obowiązkowi określonymu w art. 88 ust. 3 instaluje lub użytkuje lotnicze urządzenie naziemne nie wpisane do rejestru lotniczych urządzeń naziemnych, lub narusza obowiązek w zakresie bezpiecznego użytkowania tego urządzenia,

14) wbrew obowiązkowi określonymu w art. 135a ust. 1, działając we własnym imieniu lub za osobę prawną albo jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, nie powiadamia Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych o zaistniałym zdarzeniu lotniczym”;

136) w art. 211 w ust. 1:

a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) wbrew obowiązkom określonym w art. 45 oraz 53b wykonuje lot z naruszeniem wymagań dotyczących ochrony środowiska przed nadmiernym hałasem statków powietrznych i zanieczyszczeniami ziemi, wody i powietrza,”

b) uchyla się pkt 11,

c) dodaje się pkt 12 w brzmieniu:

„12) wbrew zakazom określonym w art. 87a emituje lub powoduje emisję wiązki lasera lub światła z innych źródeł w kierunku statku powietrznego w sposób mogący spowodować oślepienie, oślepienie lub wystąpienie poświaty i w rezultacie stworzyć zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego lub zdrowia załogi i pasażerów na jego pokładzie”;

137) po art. 230 dodaje się art. 230a w brzmieniu:

„Art. 230a. 1. Organem właściwym w zakresie notyfikacji w rozumieniu art. 18 ust. 2 rozporządzenia Komisji nr 1794/2006/WE z dnia 6 grudnia 2006 r. ustanawiającego wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej (Dz. Urz. UE L 341 z 07.12.2006, str. 3) jest, zgodnie z art. 21 ust. 2a ustawy, Prezes Urzędu.

2. W przypadku notyfikacji, o której mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu ogłasza informację o jej dokonaniu w swoim dzienniku urzędowym.”;

138) w załączniku nr 1 do ustawy pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2.	Naruszenie przepisów rozporządzenia nr 820/2008/WE z dnia 8 sierpnia 2008 r. ustanawiającego środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych standardów ochrony lotnictwa cywilnego	
2.1.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 3.1.1. załącznika do rozporządzenia	2 000
2.2.	Dopuszczenie przewozu broni lub innych przedmiotów zabronionych, o których mowa w pkt 4.1.1.1.a – e oraz 5.2.3.1. załącznika do rozporządzenia w miejscu dostępnym dla pasażera i załogi	10 000

2.3.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 5.2.1.1. załącznika do rozporządzenia	1 000”
------	---	--------

139) w załączniku nr 2 do ustawy dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3.	Naruszenie przepisów rozporządzenia nr 1107/2006/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą	
3.1.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 3	od 200 do 4 800
3.2.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 4 ust. 3	od 200 do 4 800
3.3.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 4 ust. 4	od 200 do 4 800
3.4.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 5 ust. 1	8 000
3.5.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 5 ust. 2	4 000
3.6.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 6	2 000
3.7.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 7 ust. 1, 5 i 6	od 3 000 do 8 000
3.8.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 8 ust. 1	8 000
3.9.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 8 ust. 5	3 000
3.10.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 8 ust. 6	2 000
3.11.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 9 ust. 1	2 000
3.12.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 9 ust. 3	2 000
3.13.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 10	3 000
3.14.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 11	2 000”

140) dodaje się załącznik nr 4 do ustawy w brzmieniu określonym w załączniku do niniejszej ustawy.

Art. 2. W ustawie z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2005 r. Nr 234, poz. 1997, z późn. zm.⁷⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1 w ust. 2 pkt 5a otrzymuje brzmienie:

„5a) przeprowadzanie kontroli bezpieczeństwa:

a) w środkach transportu w komunikacji międzynarodowej,

- b) w zasięgu terytorialnym drogowego, kolejowego, morskiego i rzeczno-
go przejścia granicznego,
 - c) w portach lotniczych na zasadach określonych w przepisach dotyczących
ochrony lotnictwa cywilnego;”;
- 2) w art. 11 w ust. 1 pkt 2a otrzymuje brzmienie:
„2a) dokonywania kontroli bezpieczeństwa w przejściach granicznych, w portach
lotniczych oraz w środkach komunikacji lotniczej, drogowej, kolejowej i wodnej
– w celu wykluczenia możliwości popełnienia przestępstw lub wykroczeń,
zwłaszcza skierowanych przeciwko nienaruszalności granicy państwowej lub
bezpieczeństwa w międzynarodowej komunikacji;”.

Art. 3. W ustawie z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia
(Dz. U. z 2005 r. Nr 145, poz. 1221, z 2006 r. Nr 104, poz. 708 oraz z 2008 r. Nr 171,
poz. 1055 i Nr 180, poz. 1112) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 23a ust. 1 otrzymuje brzmienie:
„1. Minister właściwy do spraw wewnętrznych może upoważnić Komendanta
Głównego Straży Granicznej do kontroli działalności gospodarczej w zakresie
usług ochrony osób i mienia dotyczących prawidłowości dokonywania kontroli
bezpieczeństwa przeprowadzanej w portach lotniczych.”;
- 2) art. 44a otrzymuje brzmienie:
„Art. 44a. Komendant Główny Straży Granicznej, na zasadach określonych w art. 43
oraz w przepisach dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego, sprawuje
nadzór nad specjalistycznymi uzbrojonymi formacjami ochronnymi
w zakresie wykonywania zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa
przeprowadzaną w portach lotniczych. Przepis art. 46 stosuje się
odpowiednio.”.

Art. 4. W ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji
o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz
o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 i Nr 227, poz. 1505
oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 340) w art. 72 w ust. 1 dodaje się pkt 15 w brzmieniu:
„15) decyzji o zezwoleniu na założenie lotniska – wydawanej na podstawie ustawy z dnia
3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.²⁾).”.

Art. 5. 1. Ilekroć w obowiązujących przepisach jest mowa o lotnisku użytku niepublicznego rozumie się przez to lotnisko użytku wyłącznego, o którym mowa w art. 54 ust. 3 ustawy wskazanej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

2. Lądowiska spełniające w dniu wejścia w życie ustawy wymagania określone dla lotnisk mogą być wpisane na wniosek do rejestru lotnisk cywilnych, bez uiszczania opłaty lotniczej, o której mowa w art. 25 ustawy wskazanej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, po dostosowaniu dokumentacji ewidencyjnej tego lądowiska do wymagań ustalonych dla dokumentacji rejestracyjnej lotniska.

3. Dotychczasowe inne miejsca przeznaczone do startów i lądowań statków powietrznych, spełniające w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy wymagania określone dla lądowisk, wpisuje się do ewidencji lądowisk po uiszczeniu opłaty lotniczej, o której mowa w art. 25 ustawy wskazanej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

4. Zarządzający istniejącymi w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy lotniskami użytku publicznego są obowiązani określić granice lotnisk, dla których jest wymagany plan generalny, w terminie roku od dnia wejścia w życie ustawy, oraz opracować plany generalne tych lotnisk w terminie dwóch lat od dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 6. 1. Ustawa nie narusza, istniejących w dniu jej wejścia w życie, uprawnień właścicieli lub zarządzających lotniskami, wynikających z odrębnych przepisów, do zarządzania tymi lotniskami.

2. Właściciele i dysponenti nieruchomości, zajętych pod istniejące w dniu wejścia w życie ustawy lotniska użytku publicznego, prowadzą gospodarkę tymi nieruchomościami na zasadach określonych w ustawie.

Art. 7. 1. Z zastrzeżeniem art. 15, certyfikaty, licencje i świadectwa kwalifikacji oraz inne dokumenty uprawniające do prowadzenia działalności lotniczej, wydane przed dniem wejścia w życie ustawy, zachowują ważność na okres, na jaki zostały wydane.

2. Podmioty prowadzące działalność lotniczą na podstawie uprawnień, o których mowa w ust. 1, mogą prowadzić tę działalność w zakresie dotychczasowym przez okres, na jaki uprawnienia te zostały wydane.

Art. 8. 1. Do spraw wszczętych, a niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe, z tym że do spraw związanych z uprawnieniami skoczka spadochronowego zawodowego wpisywanymi do licencji stosuje się przepisy ustawy dotyczące świadectw kwalifikacji.

2. Licencje skoczka spadochronowego zawodowego, o których mowa w art. 94 ust. 6 pkt 2 ustawy, o której mowa w art. 1, zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

Art. 9. 1. Ilekroć w obowiązujących przepisach, decyzjach i innych aktach prawnych jest mowa o mechaniku poświadczenia obsługi statku powietrznego rozumie się przez to mechanika obsługi technicznej statku powietrznego, o którym mowa w art. 94 ust. 6 pkt 3 ustawy wskazanej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

2. Członkom personelu lotniczego posiadającym w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy licencję mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych wydaje się na ich wniosek licencję Part-66, w ramach konwersji przeprowadzonej zgodnie z rozporządzeniem nr 2042/2003/WE.

Art. 10. 1. Podmioty zatrudniające, w dniu wejścia w życie ustawy, osoby wykonujące zadania w zakresie tankowania statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 10.000 kg są obowiązane do przeszkolenia tych osób, zgodnie z art. 95a ustawy wskazanej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, i wydania im świadectw operatora tankowania statków powietrznych w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

2. Podmioty zatrudniające osoby posiadające licencje operatora tankowania statków powietrznych wydają tym osobom świadectwo operatora tankowania statków powietrznych.

Art. 11. Osoby posiadające dokumenty, o których mowa w art. 95 ust. 4a i art. 96 ust. 5 ustawy wskazanej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, są obowiązane przedstawić je, z zastrzeżeniem art. 95 ust. 4b, art. 96 ust. 5a i 5b tej ustawy, do uznania Prezesowi Urzędu w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 12. 1. Zadania związane z kontrolą bezpieczeństwa w związku z przewozem lotniczym, o których mowa w art. 186b ust. 1 pkt 1 lit. a, do czasu ich przejęcia przez zarządzających lotniskami, jednak nie dłużej niż przez okres 18 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, wykonuje Straż Graniczna na dotychczasowych zasadach w zakresie liczby funkcjonariuszy Straży Granicznej wspólnie ze służbą ochrony lotniska. Przejęcie przez zarządzającego wykonywania zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa odbywa się na podstawie porozumienia zawartego, nie później niż w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, przez właściwego terytorialnie komendanta oddziału Straży Granicznej i zarządzającego lotniskiem.

2. Funkcjonariusze Straży Granicznej wykonują kontrolę bezpieczeństwa na podstawie przepisów dotychczasowych przez okres 18 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy. Po upływie tego okresu kontrolę bezpieczeństwa mogą wykonywać funkcjonariusze Straży Granicznej spełniający wymagania, o których mowa w art. 186b ust. 11 ustawy – Prawo lotnicze.

3. Kontrola bezpieczeństwa w utworzonych po wejściu w życie niniejszej ustawy portach lotniczych i stanowiskach kontrolnych jest prowadzona przez zarządzającego lotniskiem.

4. Do czasu przejęcia przez zarządzającego lotniskiem, o którym mowa w ust. 1, zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa, Straż Graniczna jest zwolniona z obowiązku pokrywania kosztów, o których mowa w art. 74 ust. 1 i 2, wynikających z wykonywania przez nią kontroli bezpieczeństwa.

5. Osoby wpisane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy na listę operatorów kontroli bezpieczeństwa prowadzoną przez Prezesa Urzędu wpisuje się do wykazu, o którym mowa w art. 186b ust. 12.

Art. 13. 1. Zezwolenia wydane na podstawie dotychczasowych przepisów udzielone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

2. Koncesje wydane na podstawie rozporządzenia nr 2407/92/EWG zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

Art. 14. 1. Zezwolenia, udzielone agentom obsługi naziemnej przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy w odniesieniu do kategorii usług, o których mowa w art. 176 ustawy wskazanej w art. 1, zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane, nie dłuższy jednak niż 7 lat od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

2. W terminie, o którym mowa w ust. 1, podmioty prowadzące działalność lotniczą na podstawie zezwoleń, o których mowa w ust. 1, mogą prowadzić tę działalność w zakresie dotychczasowym.

Art. 15. Przepis art. 191 ust. 8 ustawy wskazanej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w odniesieniu do praw przewozowych nabytych przed dniem wejścia w życie ustawy stosuje się od dnia 1 stycznia 2016 r.

Art. 16. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie:

1) art. 25 ust. 3 ustawy, o której mowa w art. 1, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 25 ust. 8 tej ustawy w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej jednak niż przez 2 miesiące od dnia wejścia w życie ustawy;

2) art. 47 ust. 10, art. 53, art. 67 ust. 6, art. 77 ust. 4, art. 93 ust. 5, art. 103 ust. 4, art. 104 ust. 1, art. 112 ust. 1, art. 128, art. 130 ust. 8, art. 133, art. 140 ust. 4 i 5, art. 163, art. 182, art. 187, art. 189 ust. 1 i 3, art. 189a, art. 202 pkt 1, art. 209 ust. 2 ustawy, o której mowa w art. 1, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie: art. 53b ust. 5, art. 53e, art. 67 ust. 7, art. 77 ust. 15, art. 93 ust. 8, art. 103 ust. 4, art. 104 ust. 1, art. 112 ust. 1, art. 128, art. 130 ust. 8, art. 133, art. 140 ust. 4 i 5b, art. 163, art. 182, art. 187, art. 189, art. 189a ust. 2, art. 202 pkt 1, art. 209 ust. 7 tej ustawy w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej jednak niż przez 18 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 17. Przepisy:

- 1) art. 230a ustawy, o której mowa w art. 1, stosuje się od dnia wejścia w życie rozporządzenia nr 1794/2006/WE z dnia 6 grudnia 2006 r. ustanawiającego wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej;
- 2) art. 1 ust. 2 pkt 5a lit. c ustawy, o której mowa w art. 2, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się przez okres 18 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 18. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) art. 1 pkt 9 i pkt 67 – który wchodzi w życie z dniem ogłoszenia;
- 2) art. 1 pkt 95 lit. d i pkt 100 w zakresie art. 179 ust. 6 ustawy, o której mowa w art. 1 – które wchodzi w życie po upływie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy;
- 3) art. 1 pkt 127 w zakresie art. 205a ust. 1 pkt 3 ustawy, o której mowa w art. 1 – który wchodzi w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia.

¹⁾ Niniejszą ustawą dokonuje się zmiany ustaw: ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej, ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia oraz ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340.

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 170, poz. 1217, z 2007 r. Nr 88, poz. 587, Nr 99, poz. 665, Nr 127, poz. 880, Nr 191, poz. 1373 i Nr 247, poz. 1844, z 2008 r. Nr 145, poz. 914, Nr 199, poz. 1227, Nr 206, poz. 1287, Nr 210, poz. 1321 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 31, poz. 206.

⁴⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 157, poz. 1119, z 2007 r. Nr 235, poz. 1734 oraz z 2008 r. Nr 171, poz. 1056 i Nr 231, poz. 1547.

⁵⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 133, poz. 935, Nr 157, poz. 1119 i Nr 187, poz. 1381, z 2007 r. Nr 89, poz. 589, Nr 115, poz. 794, Nr 176, poz. 1243 i Nr 192, poz. 1378, z 2008 r. Nr 209, poz. 1318 oraz z 2009 r. Nr 3, poz. 11 i Nr 39, poz. 308.

⁶⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 180, poz. 1280, z 2008 r. Nr 70, poz. 416, Nr 116, poz. 732, Nr 141, poz. 888, Nr 171, poz. 1056 i Nr 216, poz. 1367 oraz z 2009 r. Nr 3, poz. 11 i Nr 18, poz. 97.

⁷⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711 i Nr 170, poz. 1218, z 2007 r. Nr 57, poz. 390 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 86, poz. 521, Nr 195, poz. 1199, Nr 216, poz. 1367 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 22, poz. 120.

Lp.	Wyszczególnienie naruszeń	Wysokość kary w zł
I	II	III
1.	Naruszenie przepisów rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie ciągłej zdatości do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i urządzeń, a także w sprawie zatwierdzania organizacji i personelu wykonujących takie zadania	
1.1.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.202 załącznika Nr I	500
1.2.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.301 załącznika Nr I	od 1 000 do 5 000
1.3.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.304 załącznika Nr I	od 2 000 do 5 000
1.4.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.305 (a), (e), (f) załącznika Nr I	2 000
1.5.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.401 (a) załącznika Nr I	2 000
1.6.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.402 (b) załącznika Nr I	1 000
1.7.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.501 załącznika Nr I	3 000
1.8.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.502 załącznika Nr I	5 000
1.9.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.503 załącznika Nr I	5 000
1.10.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.612 załącznika Nr I	5 000
1.11.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.613 (a) załącznika Nr I	5 000
1.12.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.614 załącznika Nr I	2 000

1.13.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.617 załącznika Nr I	2 000
1.14.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.619 (c) załącznika Nr I	5 000
1.15.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.709 (a) załącznika Nr I	2 000
1.16.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.710 (e), (h) załącznika Nr I	10 000
1.17.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.713 załącznika Nr I	2 000
1.18.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.714 załącznika Nr I	2 000
1.19.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.716 (c) załącznika Nr I	5 000
1.20.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.803 (c) załącznika Nr I	2 000
1.21.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.902 (b) załącznika Nr I	10 000
1.22.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.905 (c) załącznika Nr I	5 000
1.23.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 145.A.40 (b) załącznika Nr II	1 000
1.24.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 145.A.42 (b), (c) załącznika Nr II	5 000
1.25.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 145.A.45 (a) załącznika Nr II	5 000
1.26.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 145.A.50 (a), (d), (f) załącznika Nr II	10 000
1.27.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 145.A.55 (a) załącznika Nr II	10 000
1.28.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 145.A.60 (a) załącznika Nr II	500
1.29.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 145.A.80 załącznika Nr II	10 000

1.30.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 145.A.85 załącznika Nr II	2 000
1.31.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 145.A.95 (c) załącznika Nr II	5 000
1.32.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 66.A.20 (a) załącznika Nr III	2 000
1.33.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 66.A.20 (b) załącznika Nr III	2 000
1.34.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 66.A.45 (b) załącznika Nr III	2 000
1.35.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 147.A.100 (a) i (b) załącznika Nr IV	5 000
1.36.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A. 100 (e) załącznika Nr IV	5 000
1.37.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.100 (f) załącznika Nr IV	5 000
1.38.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.100 (i) załącznika Nr IV	5 000
1.39.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.105 (a) załącznika Nr IV	5 000
1.40.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.105 (b) załącznika Nr IV	5 000
1.41.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.105 (g) załącznika Nr IV	5 000
1.42.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.105 (h) załącznika Nr IV	5 000
1.43.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.110 (a) załącznika Nr IV	5 000
1.44.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.110 (b) załącznika Nr IV	5 000
1.45.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.125 załącznika Nr IV	10 000
1.46.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.130 (a) załącznika Nr IV	5 000

1.47.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.130 (b) załącznika Nr IV	10 000
1.48.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.135 (a) załącznika Nr IV	10 000
1.49.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.140 (b) załącznika Nr IV	5 000
1.50.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.145 (b) i (c) załącznika Nr IV	5 000
1.51.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 147.A.145 (d) załącznika Nr IV	10 000
1.52.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 147.A.150 załącznika Nr IV	5 000
1.53.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 147.A. załącznika Nr IV	10 000
1.54.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.300 załącznika Nr IV	10 000
2.	Naruszenie przepisów rozporządzenia Komisji (WE) nr 1702/2003 z dnia 24 września 2003 r. ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących	
2.1.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21.A.2	od 1 000 do 5 000
2.2.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21.A.3	1 000
2.3.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21.A.44	od 1 000 do 5 000
2.4.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21.A.61 lub 21.A.107 lub 21.A.120 lub 21.A.449	3 000
2.5.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21.A.121	10 000
2.6.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21.A.129	5 000
2.7.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21.A.165	10 000
2.8.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21.A.265	10 000
2.9.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21.A.804 lub 21.A. 805 lub 21.A.807	od 1 000 do 5 000

05/19rch

UZASADNIENIE

Cel wydania ustawy i jej zakres

Projektowana ustawa powstała przez połączenie dwóch projektów dotyczących nowelizacji ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.).

Pierwotny projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze został przyjęty przez Radę Ministrów w sierpniu 2008 r. i przekazany do Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (druk nr 1403).

Projekt ten w szczególności dotyczy realizacji, zgodnie z prawem i praktyką Unii Europejskiej w obszarze lotnictwa cywilnego, opracowanego na początku 2006 r. w resorcie transportu, programu „Propozycje kierunkowych zmian legislacyjnych w zakresie lotnictwa cywilnego”. Program wskazywał kierunki nowych, prorozwojowych dla lotnictwa cywilnego, rozwiązań prawnych i legislacyjnych wzmacniających nadzór nad bezpieczeństwem i ochroną w lotnictwie cywilnym, służących budowie i rozwojowi infrastruktury lotniskowej i nawigacyjnej, podniesieniu efektywności funkcjonowania podmiotów lotniczych na gwałtownie rozwijającym się krajowym rynku przewozów lotniczych, z zachowaniem kontroli państwa w obszarze publicznym tej działalności oraz rozwojowi lotnictwa sportowego i rekreacyjnego. Przedmiotowa nowelizacja wprowadza także mechanizmy prawne służące realizacji przyjętego przez Radę Ministrów w 2007 r. „Programu Rozwoju Sieci Lotnisk i Lotniczych Urządzeń Naziemnych” oraz innych programów rządowych.

Projekt wdraża do polskiego porządku prawnego dyrektywę nr 2004/82/WE w sprawie zobowiązania przewoźników do przekazywania danych pasażerów oraz dostosowuje do prawa UE niektóre inne przepisy Prawa lotniczego.

Projekt powstał w resorcie transportu przy aktywnym udziale innych zainteresowanych resortów, a w szczególności ministerstw: Obrony Narodowej, Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Finansów, a także środowiska lotniczego, w tym przedstawicieli zarządzających lotniskami (Związek Regionalnych Portów Lotniczych, Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”), krajowych i zagranicznych przewoźników (PLL LOT S.A., BARIP) oraz innych jednostek działających

w lotnictwie cywilnym (m.in. Aeroklub Polski, AOPA Poland, Lotnicze Pogotowie Ratunkowe).

Projekt obejmuje propozycje nowych rozwiązań prawnych wynikających z doświadczeń stosowania istniejących przepisów krajowych i europejskich przez ministra właściwego do spraw transportu oraz Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, służących skutecznej realizacji polityki lotniczej oraz realizujących kierunkowo postulaty środowiska lotniczego.

Następnie projekt został uzupełniony o przepisy służące realizacji rozporządzeń wspólnotowych wydanych w latach 2007 i 2008. Zostały one przygotowane w formie autopoprawki do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze. Autopoprawka została uzgodniona międzyresortowo i przyjęta 13 listopada 2008 r. przez Komitet Rady Ministrów, a następnie rozpatrzona przez Komisję Prawniczą. W styczniu 2009 r. projekt autopoprawki został przygotowany ostatecznie do przyjęcia przez Radę Ministrów.

W szczególności zaproponowane w autopoprawce zmiany są związane z wydaniem następujących rozporządzeń UE:

- 1) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE;
- 2) rozporządzenia Komisji (WE) nr 1315/2007 z dnia 8 listopada 2007 r. w sprawie nadzoru nad bezpieczeństwem w zarządzaniu ruchem lotniczym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2096/2005;
- 3) rozporządzenia Komisji nr 820/2008/WE z dnia 8 sierpnia 2008 r. ustanawiającego środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych standardów dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego;
- 4) rozporządzenia nr 1008/2008/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (przekształcenie);
- 5) rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów

lotniczych, części i urządzeń, a także w sprawie zatwierdzania organizacji i personelu wykonujących takie zadania, stanowiących przepisy wykonawcze do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE;

- 6) rozporządzenia Komisji (WE) nr 1702/2003 z dnia 24 września 2003 r. ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących, stanowiących przepisy wykonawcze do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE;
- 7) rozporządzenia nr 1107/2006/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą;
- 8) rozporządzenia Komisji (WE) nr 8/2008 z dnia 11 grudnia 2007 r. zmieniającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 w odniesieniu do wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych mających zastosowanie do komercyjnego transportu lotniczego;
- 9) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002.

Dnia 12 stycznia 2009 r. weszła w życie zmiana art. 36 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 r. – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (M. P. z 2002 r. Nr 23, poz. 398, z późn. zm.), zgodnie z którą autopoprawka do przedłożonego do Sejmu RP projektu ustawy może być wniesiona przez

projektodawcę do czasu rozpoczęcia pierwszego czytania. Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze miał pierwsze czytanie z początkiem grudnia 2008 r. Wobec braku możliwości wniesienia autopoprawki do rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze (druk nr 1403), z uwagi na wskazane zmiany Regulaminu Sejmu RP konieczne stało się wycofanie projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze.

Obecny projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze składa się z połączonych projektów: ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze przyjętego przez Radę Ministrów w dniu 8 lipca 2008 r. w drodze reasumpcji decyzji Rady Ministrów z dnia 12 maja 2008 r. oraz autopoprawki do projektu przyjętej przez KRM w listopadzie 2008 r. W aktualnym projekcie nie zostały wprowadzone żadne zmiany merytoryczne w stosunku do tej części projektu, która była przedłożona do Sejmu RP oraz autopoprawki w wersji uwzględniającej ustalenia Komisji Prawniczej. Drobne zmiany mają charakter legislacyjny wynikający z konieczności dokonania zmian w numeracji projektowanych przepisów.

Połączony projekt zawiera regulacje prawne służące:

- podniesieniu bezpieczeństwa lotniczego i ochrony lotnictwa cywilnego oraz nadzoru lotniczego,
- modernizacji i rozbudowie infrastruktury lotniskowej oraz nawigacyjnej, a także usprawnieniu procesu zarządzania lotniskami,
- rozwojowi rynku lotniczego i prowadzeniu innej działalności lotniczej, konkurencji oraz uwzględnianiu praw pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych.

Przedmiotowy projekt obejmuje swoim zakresem następujące główne grupy zagadnień:

- I. Statki powietrzne, bezpieczeństwo lotnicze, kompetencje Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
- II. Lotniska, lądowiska, nieruchomości, eksploatacja i zarządzanie lotniskami, obowiązki zarządzającego, wykonywanie zadań przez służby państwowe na lotniskach, opłaty lotniskowe, certyfikacja oraz lotnicza działalność gospodarcza.
- III. Przewozy lotnicze, koordynacja (koordynacja i organizacja rozkładów lotów, sprzedaż dokumentów przewozowych, zezwolenia, obsługa naziemna, taryfy).

- IV. Personel lotniczy.
- V. Ochrona lotnictwa.
- VI. Badanie wypadków i incydentów lotniczych.
- VII. Służba poszukiwania i ratownictwa, ASAR.
- VIII. Dofinansowanie obowiązku służby publicznej, zakupu sprzętu i urządzeń niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa działalności lotniczej i wydatki Urzędu Lotnictwa Cywilnego, opłaty lotnicze.
- IX. Czas pracy w lotnictwie cywilnym.
- X. Kary administracyjne.

Pozostałe grupy zmian dotyczą m.in. lotniczych urządzeń naziemnych, lotów próbnych i akrobacyjnych, lotów bezzałogowych, urządzeń radiowych.

Nowym zagadnieniem jest wprowadzenie regulacji dotyczącej ograniczenia wpływu emisji laserów na ruch statków powietrznych.

Ustawa wprowadza zmianę dostosowującą w ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227, z późn. zm.) – wcześniej była to zmiana art. 46 ust. 4 ustawy – Prawo ochrony środowiska, ale z uwagi na utratę mocy obowiązującej między innymi tego przepisu oraz wejście w życie nowych regulacji w tym zakresie w ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa

w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, konieczne było przeniesienie zaproponowanej zmiany do art. 72 ust. 1 nowej ustawy – oraz zawiera przepisy dostosowujące i przejściowe (m.in. plan generalny, obsługa naziemna, ASAR, lądowiska, uprawnienia).

Ad I.

Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej w dniu 1 maja 2004 r. zmieniło stan prawny polskiego nadzoru lotniczego, który stał się członkiem Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego. W związku z tym proponowane zmiany rozdziału

3 nowelizowanej ustawy – Prawo lotnicze w jej dziale III (statki powietrzne i inny sprzęt lotniczy) służą harmonizacji polskiego systemu prawnego z rozporządzeniem (WE) nr 1592/2002, a także rozporządzeniem (WE) nr 1702/2003 i rozporządzeniem (WE) nr 2042/2003, wprowadzającymi zasady implementacji certyfikacji i utrzymania zdatności do lotu produktów lotniczych. Pozostawiono, w zakresie niezastrzeżonym ww. rozporządzeniami, kompetencje Prezesa Urzędu w sprawach sprawdzania zdatności do lotu statków powietrznych oraz zdatności ich części i akcesoriów, wydawania, zawieszania i cofania certyfikatu typu lub równoważnego dokumentu, wydawania świadectwa zdatności do lotu.

Projekt wprowadza również przepis upoważniający ministra właściwego do spraw transportu do wydania jednolitego rozporządzenia dotyczącego „kategorii specjalnej” statków powietrznych, regulującego przepisy w tym zakresie. Dotychczas do tej, nieobjętej regulacjami EASA, kategorii statków powietrznych miała zastosowanie decyzja nr 5 Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 9 lutego 2001 r.

W związku z przystąpieniem Polski do struktur Unii Europejskiej w pkt 4a w art. 21 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze dodano do zadań i kompetencji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego przepis o wykonywaniu przez Prezesa Urzędu zadań w imieniu i na rzecz instytucji Unii Europejskiej, zgodnie z prawem Unii Europejskiej, umowami międzynarodowymi oraz innymi porozumieniami w zakresie lotnictwa cywilnego.

Rozdzielenie pkt 5 w art. 21 w ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze (na pkt 5 i 5a), tzn. zadań i kompetencji Prezesa Urzędu na sprawowanie nadzoru nad eksploatacją statków powietrznych oraz na certyfikację podmiotów prowadzących działalność w zakresie lotnictwa cywilnego jest spowodowane koniecznością rozróżnienia tych zadań, ze względu na sposób ich realizacji (ciągłość nadzoru i okresowość procesu certyfikacji).

Zmiany w art. 21 ust. 2 pkt 10 ustawy – Prawo lotnicze wynikają z przepisów Załączników 10 (Telekomunikacja lotnicza) i 12 (Poszukiwanie i Ratownictwo) do ratyfikowanej przez Polskę Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.).

Proponowana zmiana w art. 21 ust. 2a jest związana z wątpliwościami powstającymi przy interpretacji przedmiotowego przepisu. W dotychczasowym rozwiązaniu przyjętym w ustawie, uprawnienia państwa członkowskiego Unii Europejskiej, właściwego organu państwa członkowskiego oraz kompetentnej władzy państwa członkowskiego określone w rozporządzeniach Unii Europejskiej wykonuje Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwany dalej „Prezesem Urzędu”, jednakże w momencie ujęcia tych rozporządzeń w wykazie zawartym w art. 21 ust. 2a, w formie kolejnych punktów. Praktyka dowodzi, że takie enumeratywne wyliczanie rozporządzeń Unii Europejskiej powinno wiązać się z bardzo częstymi nowelizacjami ustawy. Jednocześnie w sytuacji, gdy obowiązujące rozporządzenie Unii Europejskiej nie zostało jeszcze zamieszczone w art. 21 ust. 2a, to stosując interpretację a contrario można mieć uzasadnione wątpliwości, co do tego, który organ państwa członkowskiego jest właściwy do realizacji zadań i uprawnień określonych w takim rozporządzeniu Unii Europejskiej. Dlatego też przyjmując dotychczasowy stan, w którym funkcje te przypisuje się Prezesowi Urzędu, a tylko w nielicznych przypadkach uprawnienia te realizowane są przez inne organy, dodatkowe przepisy będą zawarte tylko w takich przypadkach. Sytuacja niniejsza w równym stopniu dotyczy decyzji wydawanych przez organy UE. Konsekwencją przyjęcia takiej regulacji, była konieczność uzupełnienia projektu o pełne nazwy i publikatory rozporządzeń wspólnotowych między innymi w artykułach: 27a, 41 ust. 6, 46, 67 ust. 10, 75 ust. 1, 186b, 189, 195 ust. 4a pkt 1, 209 ust. 1.

Pozostałe zmiany w art. 21 ustawy – Prawo lotnicze mają na celu uszczegółowienie i doprecyzowanie zadań Prezesa Urzędu i mają charakter porządkowy.

Zmiana treści art. 31 ust. 2, art. 32 oraz w konsekwencji art. 41 ustawy – Prawo lotnicze stanowi wykonanie art. 83 bis Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. Od 1989 r. Europejska Wspólnota Gospodarcza, a później Unia Europejska, posiada status obserwatora w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO). Współpraca Unii Europejskiej oraz ICAO zmierza do wspólnej realizacji celów określonych w Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Unia Europejska tworzy przepisy prawne zgodne z prawem ustanawianym przez ICAO.

Proponowane zmiany są związane z wątpliwościami powstającymi przy interpretacji powyższych przepisów. Praktyka dowodzi, że w swojej obecnej formie przepisy te poważnie utrudniają sprawną wymianę sprzętu i usług lotniczych między przewoźnikami unijnymi i stawiają podmioty polskie w niekonkurencyjnej i trudnej sytuacji operacyjnej. Przy obecnych przepisach ustawy – Prawo lotnicze nie jest możliwy krótkotrwały (ad hoc do 5 dni) leasing statku powietrznego wraz z załogą (ACMI) ze względu na fakt, że przepis art. 41 ustawy – Prawo lotnicze po pierwsze nie definiuje określenia „oddanie statku w użytkowanie”, jak również zawiera przepis uwarunkowujący ważność takiej wymiany od jej zaakceptowania przez Prezesa Urzędu w części dotyczącej nadzoru nad eksploatacją statku powietrznego. Przepis ten w aktualnym brzmieniu utrudnia również w znaczącym stopniu wykonywanie art. 83 bis Konwencji Chicagowskiej dotyczącego przekazania nadzoru nad bezpieczeństwem eksploatacji polskiego statku powietrznego władzom lotniczym obcego państwa oraz akceptacji umów dzierżawy i leasingu.

Dodawany art. 48 ust. 1 ma na celu realizację wymogów z pkt M.A. 301 ppkt 5) (iv) załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003/WE. Przewidują one obowiązek przestrzegania przepisów ustanowionych przez władzę lotniczą państwa członkowskiego jako bezpośrednie przeciwdziałanie wobec problemu w zakresie bezpieczeństwa. Władza lotnicza ma uprawnienie do wydawania tego typu środków prawnych m.in. w formie biuletynów, zaleceń, ograniczeń producenta, itp.

Regulacja art. 48 ust. 2 ma na celu realizację normy z art. 14 ust. 4 rozporządzenia nr 216/2008/WE w zakresie odstępstw od istotnych wymagań ustanowionych w tym rozporządzeniu i jego przepisach wykonawczych. Odstępstwa te mogą być stosowane przez państwa członkowskie po spełnieniu warunków, o których mowa w art. 14 ust. 4 tego rozporządzenia.

Zmiany w pozostałych artykułach dotyczących ciągłej zdatności statków powietrznych do lotu mają charakter porządkujący i mają na celu dostosowanie terminologii do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (art. 3 pkt d – definicja „części i akcesoria”), które stanowi podstawowy akt prawny w zakresie

zdatności statków powietrznych do lotów. Zmiany te wynikają między innymi z nowej nomenklatury wprowadzonej w tym zakresie w nowym rozporządzeniu.

Zmiana brzmienia art. 160 ustawy – Prawo lotnicze (certyfikacja), w szczególności przez dodanie w ust. 3 pkt 9, ma na celu umożliwienie realizacji szkoleniowej działalności gospodarczej w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przez sprawowanie właściwego nadzoru przez Urząd Lotnictwa Cywilnego (ULC) i włączenie ww. działalności w proces certyfikacyjny. Wdrożenie tych przepisów wiąże się ściśle z realizacją postanowień pkt 12.1 rozporządzenia (WE) nr 2320/2002 i zapewnia efektywną realizację Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego. W celu dostosowania przepisów ustawy – Prawo lotnicze dotyczących certyfikacji obsługi naziemnej do aktualnych przepisów Unii Europejskiej oraz uwzględniając zasadę ograniczenia procesów certyfikacji tylko do tych rodzajów obsługi, które mają rzeczywisty i bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo operacji lotniczych, zmieniono brzmienie art. 160 ust. 3 pkt 4 i 5 ustawy – Prawo lotnicze, rezygnując z obowiązku certyfikacji niektórych kategorii obsługi naziemnej.

W art. 160 ust. 3 wyłącza się obowiązek certyfikacji wobec przewoźników wykonujących własną obsługę naziemną ich statków powietrznych.

Nowelizacja art. 161 oraz art. 162 ustawy – Prawo lotnicze wynika z konieczności uwzględnienia uprawnień EASA do prowadzenia certyfikacji niektórych form działalności w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniami (WE) nr 1592/2002, 1702/2003 i 2042/2003 oraz w celu wyraźnego oddzielenia kompetencji Prezesa Urzędu w sprawach tych rodzajów certyfikacji, które nie podlegają kompetencji EASA, ale są wymagane prawem krajowym i należą do jego kompetencji. W celu realizacji postanowień rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. WE L 373 z 31.12.1991, str. 4, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 348, z późn. zm.) i rozporządzenia (WE) nr 1592/2002 wprowadza się zmiany w przepisach dotyczących certyfikacji w zakresie podjęcia i wykonywania działalności w lotnictwie cywilnym. Certyfikację w dalszym ciągu przeprowadza Prezes Urzędu, jednakże tylko w przypadku gdy przepisy Unii Europejskiej nie stanowią inaczej lub nie wskazują

innego organu jako uprawnionego i właściwego do wydania certyfikatu. Wprowadza się również możliwość odmowy przez Prezesa Urzędu wydania, zawieszenia ważności, cofnięcia lub ograniczenia uprawnień wynikających z certyfikatu. Art. 162 projektu ustawy – Prawo lotnicze dotyczy uznania przez Prezesa Urzędu certyfikatu zagranicznego za ważny na równi z certyfikatem polskim w drodze decyzji administracyjnej. W szczególności certyfikaty wydane przez EASA, zgodnie z przepisami Unii Europejskiej, są ważne na równi z certyfikatem polskim i nie podlegają obowiązkowi ich uznawania przez Prezesa Urzędu.

Dodanie art. 162a do ustawy – Prawo lotnicze jest konsekwencją zmian wprowadzanych w art. 161 i 162, a w szczególności uwzględnienia faktu, że certyfikaty wydawane przez EASA są równoważne z certyfikatami polskimi i nie wymagają uznawania w Polsce.

Zmiana zakresu upoważnienia do wydania rozporządzenia na podstawie art. 163 ustawy – Prawo lotnicze wynika z faktu przystąpienia do systemu certyfikacji Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), która posługuje się własnymi wzorami i rodzajami certyfikatów. Określanie wzorów i rodzajów tych certyfikatów leży w jej kompetencji i w związku z powyższym bezzasadne byłoby określanie tych certyfikatów w rozporządzeniu wydawanym przez ministra właściwego do spraw transportu.

Zmiana art. 209 ustawy – Prawo lotnicze (ubezpieczenia) ma na celu zniesienie obowiązku ubezpieczenia OC w stosunku do niektórych ośrodków szkolenia lotniczego, organizacji obsługujących statki powietrzne, organizacji projektujących, produkujących statki powietrzne i ich części, zarządzających lotniskami i poddaniu ich działającym mechanizmom rynkowym.

Obecnie zgodnie z art. 209 ustawy – Prawo lotnicze i rozporządzeniem wykonawczym Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie wymagań dotyczących ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej użytkowników statków powietrznych, przewoźników i innych przedsiębiorców prowadzących działalność lotniczą (Dz. U. Nr 110, poz. 1168) ubezpieczeniom obowiązkowym od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w wyniku prowadzonej działalności lotniczej podlegają:

- użytkownicy statków powietrznych,
- przewoźnicy,

- inni przedsiębiorcy prowadzący działalność lotniczą, a więc m.in.: agenci obsługi naziemnej, zarządzający lotniskami, organizacje projektujące, produkujące i obsługowe.

Obowiązujące od dnia 1 maja 2005 r. rozporządzenie (WE) nr 785/2004 nakłada obowiązek ubezpieczenia OC wyłącznie na przewoźników i operatorów statków powietrznych (osoba lub jednostka posiadająca dyspozycyjność używania lub operowania statkiem powietrznym – zgodnie z rejestrem statków powietrznych), określając jednocześnie wysokość minimalnych sum gwarancyjnych ubezpieczeń w zakresie odpowiedzialności cywilnej w stosunku do pasażerów, bagażu i ładunku oraz wobec osób trzecich. W przypadku statków powietrznych o masie startowej mniejszej niż 2 700 kg, w lotach niehandlowych, każde państwo może określić własną minimalną sumę gwarancyjną ubezpieczenia, z tym że nie może ona być niższa niż 100 000 SDR; stąd regulacja proponowana w ust. 2 w art. 209 projektu nowelizacji ustawy – Prawo lotnicze.

Zmiana przepisów dotyczących ubezpieczenia (art. 209) wynika także z konieczności wypełnienia ciążących na Rzeczypospolitej Polskiej zobowiązań wynikających z Konwencji o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w Montrealu dnia 28 maja 1999 r., której Polska jest stroną. Zgodnie z art. 50 tejże Konwencji, państwa – strony Konwencji zobowiązują swoich przewoźników do zawarcia umów ubezpieczeniowych pokrywających odpowiedzialność przewoźników przewidzianą w niniejszej Konwencji. Art. 19 Konwencji wskazuje natomiast, że przewoźnik lotniczy ponosi odpowiedzialność z tytułu opóźnienia w przewozie pasażera, bagażu lub towarów (art. 22 ust. 1 ogranicza tę odpowiedzialność do 4 150 SDR).

Mając powyższe na uwadze, jak również uwzględniając przepisy rozporządzenia (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 maja 2002 r. zmieniającego rozporządzenie nr 2027/97 z dnia 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną, które rozciągnęło zastosowanie przepisów Konwencji do lotów wewnątrzspółnotowych, należy w prawie krajowym wprowadzić wymóg zawarcia stosownej umowy ubezpieczenia polskich przewoźników z tytułu szkód wyrządzonych w wyniku opóźnień. Należy również w tym artykule uwzględnić obowiązek

ubezpieczenia przewozu poczty, który nie jest określony w przepisach rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 785/2004, do którego odwołuje się obecne brzmienie art. 209 ust. 1, ale nałożony na przewoźników lotniczych przez wymóg zawarty w treści rozporządzenia nr 1008/2008/WE.

Dyrektywa 96/67/WE daje państwom członkowskim możliwość uzależnienia działalności w zakresie obsługi naziemnej podmiotu świadczącego usługi obsługi naziemnej lub użytkownika wykonującego własną obsługę naziemną od uzyskania zgody władz państwowych niezależnych od organu zarządzającego portu lotniczego (art. 14 dyrektywy). Kryteria takiego zatwierdzenia muszą odnosić się do odpowiedniej sytuacji finansowej i odpowiedniego poziomu ubezpieczenia, do bezpieczeństwa i ochrony urządzeń, statków powietrznych, wyposażenia oraz osób, a także do ochrony środowiska naturalnego. W polskim systemie prawnym występuje obowiązek uzyskania zezwolenia Prezesa Urzędu na wykonywanie obsługi naziemnej, dlatego też proponowany przepis art. 209 projektu nowelizacji ustawy – Prawo lotnicze nakłada na podmioty wykonujące obsługę naziemną obowiązek ubezpieczenia się – podobnie jak w ww. dyrektywie – bez określania kwot ubezpieczeniowych i warunków.

Jednocześnie rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. WE L 96 z 31.03.2004, str. 10; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 31) w art. 6 wskazuje, że opracowane zgodnie z rozporządzeniem ramowym wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb nawigacji lotniczej będą obejmować m.in. kwestie ubezpieczenia.

W trakcie audytu Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) audytorzy EASA zwrócili uwagę na fakt, że z żadnego z rozporządzeń Unii Europejskiej dotyczących EASA nie wynika obowiązek posiadania ubezpieczenia OC przez organizacje produkujące, projektujące i obsługujące sprzęt lotniczy.

Ponieważ dodatkowo środowisko lotnicze uważa obowiązkowe ubezpieczenia OC w lotnictwie cywilnym jako ograniczające ich działalność i uciążliwe finansowo, wobec czego proponuje się ograniczenie katalogu podmiotów zobowiązanych do obowiązkowego ubezpieczenia się tylko do tych podmiotów, których obowiązek ubezpieczenia wynika wprost z prawa Unii Europejskiej (nowy art. 209 projektu nowelizacji ustawy – Prawo lotnicze).

Mając na uwadze obowiązek nałożony na państwa członkowskie Unii Europejskiej rozporządzeniem (WE) nr 785/2004, a w szczególności jego art. 8 ust. 1, dotyczącym kontroli spełnienia przez przewoźników i operatorów statków powietrznych obowiązku ubezpieczenia, w projekcie nowelizacji ustawy – Prawo lotnicze wprowadza się nowe ustępy określające dokument, na podstawie którego kontrola będzie przeprowadzana. Przepis uprawniający pracowników Urzędu Lotnictwa Cywilnego do zastosowania sankcji w postaci uniemożliwienia korzystania ze statku powietrznego w przypadku braku spełnienia obowiązku ubezpieczenia został zawarty w art. 27 ustawy – Prawo lotnicze.

Ad II.

Przepisy dotyczące podziału lotnisk, zasad zakładania i zarządzania lotniskami, eksploatacji lotnisk, ochrony gruntów pod lotniska użytku publicznego, ułatwień w zakresie dostępu do korzystania z lotnisk i dzisiejszych lądowisk, certyfikacji lotnisk, a tym samym zapewnienia zasad bezpiecznej ich eksploatacji, zróżnicowania zasad nadzoru nad lotniskami w zależności od ich kwalifikacji i przeznaczenia, itp., są odpowiedzią na oczekiwania społeczne w zakresie zintensyfikowania działań państwa w celu zapewnienia bardziej dynamicznego, elastycznego, bezpiecznego i wydajnego wykorzystania infrastruktury lotniskowej oraz jej rozwoju, w celu sprostania gwałtownie rosnącemu ruchowi lotniczemu z polskich lotnisk.

W ustawie (art. 54 Prawa lotniczego) proponuje się nowy podział lotnisk na lotniska użytku publicznego i lotniska użytku wyłącznego (obecne lotniska użytku niepublicznego), przy czym katalog podmiotów uprawnionych do założenia tych lotnisk, w przeciwieństwie do obecnie obowiązujących przepisów Prawa lotniczego różnicuje się (art. 55). W przypadku lotnisk użytku wyłącznego dopuszcza się, aby lotnisko takie mógł założyć każdy podmiot (a więc i z kraju trzeciego) posiadający miejsce stałego pobytu albo siedziby na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub innego państwa członkowskiego UE, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego EFTA – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.

Ponadto proponuje się (art. 54 ust. 3 i 4), aby z lotnisk użytku wyłącznego, za zgodą jego zarządzającego, mógł być wykonywany szerszy zakres lotów niż przewidują to dzisiejsze regulacje, w tym np. niektóre loty handlowe. Rozwiązanie to, obok zmiany

formuły funkcjonowania istniejących dziś lądowisk i innych miejsc przeznaczonych do startów i lądowań statków powietrznych (zmiana art. 93), jest oczekiwane szczególnie ze strony lotnictwa ogólnego.

W przypadku lotnisk użytku publicznego – w art. 55 ust. 2 projektu – proponuje się, aby lotnisko takie mógł założyć każdy podmiot wskazany w tym przepisie posiadający miejsce stałego pobytu albo siedzibę na terytorium państw członkowskich UE, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego EFTA – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym. Jest to rozwiązanie analogiczne jak przy zarządzaniu lotniskami użytku publicznego – art. 174.

Rozszerzenie możliwości dostępu do eksploatacji polskiej infrastruktury lotniskowej także dla podmiotów z innych krajów, w tym z krajów trzecich (działających w formach prawnych określonych w ustawie), wiąże się jednocześnie z obowiązkiem państwa do wprowadzenia innych instrumentów, aniżeli ograniczenia dotyczące własności kapitału, które zagwarantowałyby realizację na lotniskach użytku publicznego obowiązków państwa związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego i porządku publicznego, w tym zapewnienia ciągłych, bezpiecznych i efektywnych połączeń komunikacyjnych wewnątrz kraju oraz z innymi państwami Europy i świata. W niektórych krajach UE państwo (instytucje rządowe lub samorządowe) posiada taki udział kapitałowy w podmiotach będących założycielami lub zarządzającymi lotniskami publicznymi, że daje mu to możliwość bezpośredniego wpływu na działalność takiego podmiotu.

Osiem polskich lotnisk międzynarodowych jest objętych transeuropejską siecią transportową TEN-T, której celem jest zapewnienie sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego Unii Europejskiej i zwiększenie jej spójności gospodarczej i społecznej. Unia Europejska – na potrzeby związane z ochroną społeczeństwa przed atakami terrorystycznymi (security) aktualnie podjęła prace nad stworzeniem definicji infrastruktury krytycznej także w obszarze lotnisk.

Zgodnie z obowiązującymi regulacjami krajowymi dotyczącymi obronności państwa podmioty prowadzące działalność gospodarczą w zakresie eksploatacji lotnisk są podmiotami o szczególnym znaczeniu dla obronności państwa.

Ponadto zgodnie z wytycznymi wspólnotowymi z 2005 r. (2005/C 312/01) dotyczącymi finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych istnieje także możliwość wsparcia finansowego zakładających i zarządzających lotniskami ze strony państwa, co przewiduje także proponowana regulacja (art. 16 ust. 3a, art. 22a, art. 65b).

Wszystkie powyższe okoliczności uzasadniają potrzebę ustawowego określenia uprawnień państwa w tym obszarze, jako gwaranta zachowania spójności transportowej kraju i wywiązywania się Rzeczypospolitej Polskiej ze zobowiązań związanych z realizacją europejskiej polityki transportowej.

W art. 65a wprowadza się regulację zapewniającą Skarbowi Państwa i jednostkom samorządu terytorialnego utrzymanie integralności infrastruktury niezbędnej do realizacji zadań publicznych i „chroniącą” grunty także w strefie ochronnej lotnisk użytku publicznego, w celu zapewnienia ich dalszego rozwoju. Jest to rozwiązanie analogiczne do rozwiązania zawartego w art. 19 ustawy o gospodarce nieruchomościami. Użyte w art. 65a sformułowanie „nieruchomości te mogą być wyłącznie własnością Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego” nie oznacza wyłączenia z mocy ustawy. Przepis ten będzie stosowany zgodnie z przepisami o wywłaszczaniu nieruchomości na cele publiczne w momencie zaistnienia okoliczności w nim wskazanych.

Obok przepisów dotyczących oceny przepływów kapitałowych w spółkach zakładających i zarządzających tymi lotniskami pod kątem koncentracji (z uwzględnieniem art. 65 i art. 222 Prawa lotniczego oraz rozporządzenia (WE) nr 139/2004 w sprawie koncentracji przedsiębiorstw) jednym z instrumentów niezbędnej kontroli państwa nad zachowaniem bezpiecznej, ciągłej i wydajnej eksploatacji lotnisk użytku publicznego jest instytucja sprzeciwu Ministra Infrastruktury wobec niektórych decyzji spółek zarządzających ponadlokalnymi lotniskami użytku publicznego, gdyby w efekcie tych decyzji mogło nastąpić zagrożenie bezpieczeństwa państwa, w tym zagrożenie dla bezpiecznego, ciągłego i efektywnego ruchu pasażerskiego na tych lotniskach (art. 64b). Chodzi tu o sprzeciw wobec decyzji spółki, której przedmiotem jest rozporządzenie składnikiem mienia spółki podstawowym z punktu widzenia funkcjonowania lotniska, dotyczącej rozwiązania spółki,

przeniesienia jej siedziby za granicę, zmiany przedmiotu przedsiębiorstwa spółki, zbycia albo wydzierżawienia mienia spółki (art. 64b ust. 1 i 2) bądź też rzeczywistej zmiany przez spółkę przedmiotu jej działalności, a także wydania uchwały o zmianie przeznaczenia lub zaniechania eksploatacji składnika mienia spółki podstawowego z punktu widzenia funkcjonowania lotniska (art. 64b ust. 8). Rada Ministrów, w drodze rozporządzenia, wskazywałaby enumeratywnie te spółki, w stosunku do których instytucja sprzeciwu miałaby zastosowanie.

W celu zapewnienia optymalnych możliwości rozwoju lotnisk użytku publicznego, ochrony gruntów pod te lotniska oraz uwzględnienia tych obiektów w procesie planowania i zagospodarowania przestrzennego, wprowadza się instytucję planu generalnego lotniska (art. 55 ust. 4 – 7).

Zgodnie z kierunkowymi pracami UE i tendencjami światowymi dotyczącymi różnicowania pojęć i wymagań w stosunku do zakładającego lotnisko (owner) oraz do zarządzającego lotniskiem (operator) w ustawie proponuje się wprowadzenie różnicowanych wymagań i procedur dla certyfikacji lotnisk, w tym podmiotów zakładających i zarządzających lotniskami (art. 59a).

W celu ułatwienia i rozszerzenia zakresu korzystania z lotnisk użytku niepublicznego, lądowisk i terenów przygodnych, rozszerza się katalog dostępu do lotnisk użytku niepublicznego oraz stosownie przekwalifikowuje obecne lądowiska i inne miejsca przeznaczone do startów i lądowań statków powietrznych.

Zmiana dotycząca art. 93 wprowadza w szczególności zmiany w przepisach dotyczących warunków wykorzystywania lądowisk przez statki powietrzne. Zrezygowano z określenia, w drodze rozporządzenia, wymagań technicznych dotyczących lądowisk i w ust. 8 wprowadzono delegację dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia, w drodze rozporządzenia, jedynie warunków wykorzystywania lądowisk przez statki powietrzne, trybu zgłaszania lądowisk do ewidencji oraz jej wzoru.

W przepisach ustawy zamieszcza się regulacje dotyczące zasad korzystania przez służby państwowe z pomieszczeń lotniska i innych usług zarządzającego lotniskiem, w tym kwestie odpłatności (nowe brzmienie art. 74), gdyż obowiązujące w tym zakresie przepisy Prawa lotniczego (upoważnienie do wydania aktu wykonawczego – art. 74)

uznano za niewystarczające. Przepisy te nie naruszają istniejących regulacji prawnych, np. ustawy o ochronie granicy państwowej. Ponadto z uwagi na regulacje zawarte w art. 186b dotyczące kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym oraz nadzoru Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, sprawowanym we współdziałaniu ze Strażą Graniczną, nad wykonywaniem przez zarządzającego lotniskiem zadań w zakresie kontroli bezpieczeństwa, w art. 74 dodano nowy ust. 3, zgodnie z którym Straż Graniczna będzie obowiązana do pokrywania jedynie niektórych kosztów eksploatacji obiektów i urządzeń lotniska (wynikających ze współdziałania Straży Granicznej z Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego).

W świetle doświadczeń z zakresu stosowania aktualnych przepisów ustawy – Prawo lotnicze i rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie opłat lotniskowych zaistniała konieczność zmiany przepisów ustawy regulujących tę kwestię.

Niezbędne jest zachowanie kompetencji Prezesa ULC w zakresie nadzoru nad ustalaniem opłat lotniskowych. Wynika to z konieczności zapewnienia niedyskryminacyjnego traktowania wszystkich użytkowników (zgodnie z art. 15 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.) oraz zapobiegania nadużywaniu pozycji dominującej przez zarządzającego lotniskiem (przepisy wspólnotowe oraz krajowe o ochronie konkurencji). W szczególności powinny zostać zachowane kompetencje Prezesa ULC do odmówienia zatwierdzenia opłat lub nakazania ich zmiany, w przypadku gdy naruszają one przepisy prawa, interesy państwa lub sektora lotniczego.

Zasadne jest zróżnicowanie procedury zatwierdzania opłat lotniskowych w zależności od wielkości ruchu obsługiwanego przez dane lotnisko. W przypadku mniejszych lotnisk, w szczególności lotnisk regionalnych, procedura zatwierdzania opłat powinna zostać skrócona i uproszczona. W przypadku korzystania przez port regionalny z funduszy publicznych zasadne jest stworzenie możliwości określenia szczegółowych zasad ustalania opłat przez władze regionalne (sejmik województwa).

Zatwierdzone opłaty podlegałyby, podobnie jak jest to obecnie, publikacji w Dzienniku Urzędowym ULC oraz w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych.

W projekcie definiuje się pojęcie „opłat lotniskowych” (art. 75) oraz proponuje się regulację w zakresie ustalania i pobierania opłat lotniskowych (art. 77) na lotniskach użytku publicznego, różnicując procedury i tryb w zależności od wielkości ruchu na lotnisku oraz uzależniając je od faktu, czy zostało zawarte porozumienie w tej sprawie między zarządzającym a przewoźnikami.

Zmiana w art. 75 związana jest z terminem stosowania od dnia 26 lipca 2008 r. rozporządzenia (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą, które daje zarządzającemu lotniskiem prawo do pobierania specjalnej opłaty za zapewnienie pomocy na rzecz osób niepełnosprawnych, nie wskazując jednocześnie miejsca takiej opłaty w katalogu różnego rodzaju opłat pobieranych przez zarządzających lotniskami. W związku z koniecznością zapewnienia przez Rzeczpospolitą Polską przestrzegania przez zarządzających lotniskami przepisów ww. rozporządzenia WE, m.in. w zakresie poprawności ustalenia i naliczania tych opłat (w tym oparcia ich na kosztach świadczenia pomocy), opłata nakładana na użytkowników i związana z realizacją obowiązków wynikających z rozporządzenia 1107/2006 powinna być włączona do katalogu opłat lotniskowych. Tylko takie rozwiązanie umożliwi Prezesowi Urzędu odpowiedni nadzór nad tymi opłatami i spełni podstawowy warunek pkt 9 preambuły rozporządzenia, że opłata ta nie będzie służyć finansowaniu działalności organu zarządzającego.

Wprowadzenie w projekcie art. 77 półrocznego terminu na przedstawienie użytkownikom lotniska projektu opłat lotniskowych ma na celu zagwarantowanie odpowiedniej ilości czasu dla zarządzającego lotniskiem oraz użytkowników na uzgodnienie wysokości opłat obowiązujących na danym lotnisku. Termin ten jest także wyrazem dążenia do urynkwienia zasad ustalania opłat lotniskowych w polskich portach lotniczych polegającym na wprowadzeniu preferencji dla zawierania przez zarządzającego lotniskiem porozumienia z użytkownikami lotniska dotyczącego opłat lotniskowych (jako alternatywy obowiązującej aktualnie procedury zatwierdzania wysokości opłat przez Prezesa Urzędu). Termin na przedstawienie przez zarządzającego lotniskiem projektu opłat użytkownikom lotniska musi umożliwiać przeprowadzenie stosownych konsultacji w celu osiągnięcia porozumienia co do opłat obowiązujących na danym lotnisku, a w przypadku braku takiego porozumienia – zastosowanie

dotychczasowej procedury przedkładania projektu do akceptacji Prezesa Urzędu. W związku z niejako dwustopniową procedurą, termin na przedstawienie użytkownikom lotniska projektu opłat musi zostać odpowiednio wydłużony. Ponadto należy unikać sytuacji, w której opłaty będą obowiązywać niezwłocznie po ich zatwierdzeniu/uzgodnieniu – zarządzający lotniskiem powinien dysponować odpowiednią ilością czasu od momentu zatwierdzenia/uzgodnienia opłat do momentu ich wejścia w życie w celu należytego poinformowania użytkowników lotniska o projektowanych zmianach (w tym na publikację nowego cennika opłat).

Wprowadzenie cyklicznego (corocznego) aktualizowania wysokości opłat jest związane z niezwykle dynamicznym rozwojem rynku lotniczego w Polsce (wysoki wzrost z roku na rok liczby operacji oraz pasażerów w regionalnych portach lotniczych) oraz z będącymi wynikiem ww. dynamiki zmianami kosztów jednostkowych (na operację lub pasażera) ponoszonych przez zarządzających lotniskami. Powyższe zmiany powinny znaleźć swoje odzwierciedlenie w wysokościach opłat lotniskowych pobieranych na lotniskach.

Regulacja proponowana w art. 68 ust. 2c upraszcza procedurę związaną z wykonywaniem lotów międzynarodowych z lotnisk nieposiadających lotniczego przejścia granicznego oraz procedurę uzyskiwania zgody na takie loty (art. 73 ust. 5).

Propozycja dodania w art. 68 ust. 3 pkt 3, który nakłada na zarządzającego lotniskiem obowiązek zorganizowania systemu zarządzania bezpieczeństwem na lotniskach, wynika z konieczności wprowadzenia do polskiego systemu prawnego postanowień Załącznika 14 do Konwencji Chicagowskiej, w szczególności pkt 1.5.3, zgodnie z którym państwo ma zapewnić przez swoje ustawodawstwo, że zarządzający lotniskiem ustanowi system zarządzania bezpieczeństwem (SMS). Należy podkreślić, że koszty poniesione na wdrożenie SMS będą rekompensowane przejrzystością i jednoznacznością systemu, eliminującego błędy dotyczące bezpieczeństwa na lotniskach, popełniane na każdym szczeblu zarządzania organizacją.

Ponadto w art. 68 dodano nowy ust. 4 i 5. Uzasadnieniem rozszerzenia art. 68 o ust. 4 i 5 jest konieczność nałożenia na zarządzającego lotniskiem obowiązku wydzielenia na lotnisku odrębnych ciągów ruchu dla pasażerów, którzy podlegają odprawie granicznej i tych których odprawie granicznej się nie poddaje. Kryterium, jakie decyduje o rozdzieleniu pasażerów w ruchu tzw. Schengen i non-Schengen jest

wyłącznie ściśle określony port lotniczy, z którego przybywa samolot z pasażerami na pokładzie. Nie jest w tym przypadku wymagane analizowanie jakichkolwiek informacji o pasażerach (np. obywatelstwa). Technologia ruchu na lotnisku ma na celu skierowanie wszystkich pasażerów z danego lotu na jeden z ciągów ruchu.

Aby separacja była skuteczna konieczne jest fizyczne oddzielenie pasażerów kierowanych do odprawy granicznej od tych, którzy są z niej zwolnieni. Zgodnie z pkt 2.1.1. załącznika nr VI do rozporządzenia (WE) nr 562/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. ustanawiającego wspólny kodeks zasad regulujących przepływ osób przez granice (kodeks graniczny Schengen) do podjęcia wymaganych środków w celu zapewnienia fizycznego oddzielenia pasażerów z lotów wewnętrznych (Schengen) od pasażerów z innych lotów (non-Schengen) obowiązany jest administrator przejścia granicznego (zarządzający lotniskiem). Fizyczne oddzielenie pasażerów związane jest tym samym z koniecznością zapewnienia odpowiedniej infrastruktury. Spełnienie powyższych wymogów weryfikowane będzie przez uzgodnienie prowadzonych przedsięwzięć ze Strażą Graniczną.

Obok obowiązku zarządzającego lotniskiem do wyznaczenia i fizycznego oddzielenia ruchu Schengen od non-Schengen, konieczne jest nałożenie na niego oraz przewoźnika lotniczego lub agenta obsługi naziemnej wykonującego czynności obsługi pasażerów i transportu pomiędzy statkiem powietrznym a obiektami portu lotniczego – obowiązku kierowania pasażerów z danego lotu do wyznaczonych przez zarządzającego lotniskiem części portu lotniczego (określone ciągi ruchu).

Przyjęcie powyższych rozwiązań pozwoli na skierowanie podróżnych w ruchu non-Schengen do obowiązkowej odprawy granicznej oraz uniemożliwi skierowanie podróżnych w ruchu Schengen do odprawy granicznej. Zgodnie z przepisami wspólnotowymi poddawanie odprawie granicznej osób przekraczających granice wewnętrzne (strefa Schengen) jest zakazane.

Istotną kwestią, jaka pojawia się przy stanowieniu norm wynikających z uregulowań wspólnotowych, jest nałożony na państwo członkowskie UE obowiązek zapewnienia ich faktycznej skuteczności. Nałożenie obowiązku bez zabezpieczenia jego realizacji sankcją, a tym samym brak konsekwencji (odpowiedzialności) w przypadku niezrealizowania nałożonych na podmioty obowiązków może budzić wątpliwości co do prawidłowego i skutecznego wdrożenia ww. rozwiązania.

W celu zapewnienia skuteczności wprowadzono art. 209do przewidujący nałożenie kary za niedopełnienie ww. obowiązków. Podmiotem uprawnionym do wystąpienia z wnioskiem do Prezesa ULC będzie komendant właściwej miejscowo placówki Straży Granicznej. Prowadzone przez Prezesa ULC postępowanie administracyjne i sędowo-administracyjne będzie wymagało współpracy ze Strażą Graniczną między innymi w zakresie przygotowania ewentualnych pism procesowych oraz stawania przed sądami administracyjnymi.

Ad III.

W świetle nowelizacji rozporządzenia Rady nr 95/93/WE z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty oraz nieprecyzyjności niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze (art. 67 – 67g) oraz problemów z ich praktycznym stosowaniem powstała konieczność nowelizacji dotychczas obowiązujących przepisów dotyczących koordynatora oraz organizatora rozkładów lotów.

Nowelizacja porządkuje przepisy dotyczące koordynatora i organizatora rozkładów lotów.

Przygotowanie analizy przepustowości jest niezbędnym elementem przy podejmowaniu decyzji o ewentualnej zmianie poziomu koordynacji portu lotniczego. Zgodnie z przepisami art. 3 ust. 3 rozporządzenia Rady nr 95/93/WE, państwo członkowskie jest zobowiązane do zapewnienia, że w porcie lotniczym z nieokreślonym statusem lub w porcie lotniczym z organizacją rozkładów lotów zostanie przeprowadzona gruntowna analiza przepustowości. Analiza przepustowości jest niezwykle istotnym dokumentem, bowiem opisuje ona obecny stan przepustowości portu lotniczego oraz wskazuje, jak ta przepustowość zmieni się w przyszłości. Jednocześnie przedmiotowa analiza opisuje wszystkie występujące ograniczenia w przepustowości w danym porcie lotniczym lub wskazuje na wystąpienie ewentualnych ograniczeń w przyszłości. Ponadto analiza przepustowości zawiera propozycje rozwiązania obecnych lub przyszłych problemów z przepustowością oraz podaje ewentualny czas potrzebny na ich zniwelowanie. Wobec powyższego, analiza przepustowości staje się jedyną podstawą dla Prezesa ULC do podjęcia decyzji czy dany port lotniczy powinien być portem 1. kategorii, czy być może należy w nim wprowadzić organizację rozkładów lotów lub koordynację. W związku z faktem, że ruch lotniczy w Polsce rośnie niezwykle dynamicznie, czego konsekwencją

jest wyczerpywanie się dotychczasowej przepustowości portów lotniczych (prognozy wzrostu ruchu wskazują, że wysoka dynamika zostanie utrzymana w kolejnych latach), należy na bieżąco monitorować sytuację w zakresie przepustowości portów lotniczych.

W ustawie proponuje się, aby Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wyznaczał spółkę prawa handlowego do pełnienia funkcji koordynatora rozkładów lotów, podczas gdy organizatora rozkładów lotów wskazywałby zarządzający, po uzyskaniu zgody Prezesa ULC.

Zmiany przepisów w Dziale VIII ustawy „Lotnicza działalność gospodarcza” związane są z wejściem w życie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty oraz wprowadzeniem modyfikacji umożliwiających wykonywanie obowiązków nałożonych dyrektywą Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty (przekształcenie) (Dz. Urz. UE L 293 z 31.10.2008, s. 3).

Rozporządzenie 1008/2008 likwiduje wszelkie zezwolenia i upoważnienia do wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty, wydawane dotychczas przewoźnikom koncesjonowanym przez państwa członkowskie Unii Europejskiej oraz Konfederację Szwajcarską i państwa członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym. Przepisy nowego rozporządzenia znoszą ponadto obowiązek przedkładania władzom lotniczym państwa członkowskiego, do którego mają być wykonywane przewozy przez przewoźnika wspólnotowego, jakichkolwiek dokumentów wydawanych przez właściwe władze lotnicze wydające koncesje, co wynika z zasady wzajemnego uznawania. Władze te zapewniają, że wszelkie dokumenty przewoźnika spełniają wymagania stosownych przepisów i utrzymują ważność przez cały okres obowiązywania koncesji.

W związku z powyższym proponowane zmiany znoszą upoważnienia dla polskich przewoźników oraz zezwolenia dla obcych przewoźników, posiadających koncesję wydaną zgodnie z przepisami Unii Europejskiej dotyczącymi koncesjonowania przewoźników lotniczych, na wykonywanie przewozów na terenie, do którego stosuje się ww. rozporządzenie. Niemniej jednak, w przypadku niemożności zweryfikowania kraju koncesjonującego danego przewoźnika, pozostawia się Prezesowi Urzędu prawo

zażądania koncesji i innych niezbędnych dokumentów do określenia jego państwa koncesjonowania oraz zakazania wykonania przewozu do/z i na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Pozostają natomiast regulacje dotyczące upoważnień do wykonywania przewozów na trasach z/do Rzeczypospolitej Polskiej do/z krajów trzecich. O upoważnienia te wnioskować będą mogli przewoźnicy polscy oraz koncesjonowani przez państwo członkowskie UE i ustanowieni na terytorium RP zgodnie z Traktatem.

W celu umożliwienia Prezesowi Urzędu pełnienia funkcji kontrolnych oraz do celów informacyjnych, pozostawia się jednak obowiązek przedstawiania przez przewoźników z UE, Konfederacji Szwajcarskiej oraz z państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym rozkładów lotów oraz programów serii przewozów nieregularnych do wiadomości Prezesa Urzędu.

Poszczególne zmiany

Zmiana w art. 164 ust. 3 – wyłączenie stosowania art. 61 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej podyktowane jest koniecznością dostosowania przepisów ustawy do zapisów wynikających z rozporządzenia nr 1008/2008/WE – w szczególności przepisów dotyczących wydawania koncesji (również tymczasowej), jej zawieszania czy też cofania.

Zmiany dotyczące koncesjonowania przewozu lotniczego obejmują m.in. definicję przewozu lotniczego czy decyzje dotyczące koncesji na przewóz.

Zmiana art. 166 ust. 2 pkt 4 ma na celu doprecyzowanie przepisu w odniesieniu do konieczności wydania przez ministra właściwego do spraw transportu rozporządzenia wykonawczego do ustawy, które uszczegóławiałoby ogólne wymogi rozporządzenia nr 1008/2008/WE, w szczególności w zakresie dokumentów potwierdzających kondycję finansową przewoźnika – zarówno w procesie udzielania koncesji, jak i jej ponownego zatwierdzania, czy też udzielania koncesji tymczasowej.

Art. 166 ust. 3 pkt 2, 3 i 4 – zmiana przepisów ma na celu dostosowanie do wymogów rozporządzenia nr 1008/2008/WE, w szczególności w zakresie spełniania wymogu

dobrej reputacji, weryfikacji sytuacji finansowej przewoźnika oraz wymogu co do podstawy dysponowania statkiem powietrznym przez przewoźnika lotniczego.

Art. 167 ust. 1 – zmiana brzmienia przepisów wynika z brzmienia art. 10 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008/WE.

Art. 168 ust. 1 – 7 – zmiana ma na celu ogólne określenie instytucji zatwierdzenia koncesji wynikającego z rozporządzenia nr 1008/2008/WE (art. 8 ust. 3 i następne). Szczegółowy wykaz dokumentacji znajdzie się w rozporządzeniu wykonawczym wydanym na podstawie art. 172 ustawy – Prawo lotnicze.

Art. 171 ust. 1 – zmiana brzmienia wynika z konieczności dostosowania kompetencji Prezesa Urzędu do wymogów rozporządzenia nr 1008/2008/WE – w tym zatwierdzania koncesji oraz wydawania koncesji tymczasowych.

Art. 171 ust. 2 – 6 – zmiana ma na celu dostosowanie przepisów Prawa lotniczego do wymaganej rozporządzeniem nr 1008/2008/WE instytucji koncesji tymczasowej (art. 9 rozporządzenia), w tym w odniesieniu do obowiązku informowania KE o swoich decyzjach w tym zakresie.

Art. 171a ust. 1 – 4 – zmiana wynika z doprecyzowania sankcji w przypadku braku ważnego ubezpieczenia OC przewoźnika lotniczego – art. 8 ust. 4 i 5 rozporządzenia 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych oraz przepisów rozporządzenia nr 1008/2008/WE, a w szczególności preambuły tego rozporządzenia.

Art. 171a ust. 5 – zmiana ma na celu dostosowanie do wymogu art. 6 ust. 2 rozporządzenia nr 1008/2008/WE.

Art. 171a ust. 6 – zmiana ma na celu dostosowanie do art. 9 ust. 5 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, w związku z niejednolitością sankcji w odniesieniu do art. 6 rozporządzenia.

Art. 171a ust. 7 – zmiana ma na celu dostosowanie do art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 1008/2008/WE.

Art. 171b ust. 1 – 3 – zmiana ma na celu dostosowanie do art. 9 ust. 2 i 3 oraz art. 8 ust. 4 rozporządzenia nr 1008/2008/WE.

Nie jest możliwe i zasadne doprecyzowanie pojęcia „wyraźne oznaki problemów finansowych”. Jest wiele różnych oznak, które mogą świadczyć o złej kondycji finansowej przewoźnika lotniczego, a każda z nich musi być rozpatrywana oddzielnie,

z uwzględnieniem specyfiki działalności podmiotu oraz różnorodnych okoliczności. Zapis proponowany w nowelizacji powinien pozostać niezmienny, także dlatego, aby nie ograniczyć intencji ustawodawcy wspólnotowego (wymóg pochodzi z rozporządzenia nr 1008/2008/WE).

Art. 171b ust. 3 i 4 wskazuje, w jakich przypadkach pojawia się uprawnienie Prezesa Urzędu do cofnięcia lub zawieszenia koncesji (w przypadku gdy określone dokumenty nie zostaną dostarczone w wyznaczonym przez Prezesa Urzędu terminie). Wprowadzenie do przepisu słowa „może” świadczy o fakultatywności potencjalnego zawieszenia czy też cofnięcia koncesji. Ewentualne wprowadzenie obligatoryjnego działania Prezesa Urzędu w tych przypadkach z rynkowego punktu widzenia wydaje się być nazbyt surowe. Zastosowanie zwrotu „lub” w przepisie jest przejawem konieczności każdorazowej oceny indywidualnych przypadków. W niektórych przypadkach zawieszenie koncesji może być środkiem wystarczającym, w innych zaś konieczne jest jej cofnięcie. Ponadto każda decyzja Prezesa w takich przypadkach jest należycie uzasadniana ze wskazaniem powodu zastosowania konkretnego środka względem danego podmiotu.

Przepis ust. 4 wskazuje na konieczność zawieszenia albo cofnięcia koncesji przez Prezesa Urzędu w określonej sytuacji.

Art. 171b ust. 4 – zmiana ma na celu dostosowanie do art. 9 ust. 4 rozporządzenia nr 1008/2008/WE.

Zmiana w art. 173 ustawy – Prawo lotnicze wynika z uregulowań dyrektywy Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 272 z 25.10.1996, str. 36, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 496) – Prezes Urzędu skorzystał z możliwości liberalizacji rynku świadczenia usług własnej obsługi naziemnej (rezygnacja z wydawania zezwoleń na powyższą działalność). W celu przejrzystości i jasności przepisów ustawy zostało zaproponowane dodanie nowego ustępu stanowiącego *expressis verbis* o możliwości prowadzenia powyższej działalności bez konieczności uzyskiwania zezwolenia.

Art. 174 ust. 2 pkt 3 – zmiana ma na celu dostosowanie brzmienia przepisu do wynikającego z przepisów wspólnotowych zakazu dyskryminacji podmiotów. Pozostawienie dotychczasowego zapisu byłoby nierównym traktowaniem przedsiębiorców.

Art. 175 ust. 4e – ma celu wprowadzenie rozwiązania umożliwiającego zorganizowanie konkursu (procedury selekcyjnej) w przypadku ograniczenia liczby podmiotów upoważnionych do wykonywania obsługi naziemnej, co jest wymogiem wynikającym z art. 11 ust. 1 dyrektywy Rady nr 96/67/WE. W przypadku braku możliwości cofnięcia lub ograniczenia zakresu istniejących zezwoleń, zorganizowanie konkursu mogłoby być niemożliwe, gdyby wprowadzany limit był równy (lub mniejszy) ilości podmiotów dopuszczonych już do rynku.

Art. 175 ust. 5 – zmiana ma na celu dostosowanie do art. 11 ust. 1 lit. d dyrektywy Rady nr 96/67/WE.

Art. 176 pkt 9 – zmiana ma na celu dostosowanie do załącznika dyrektywy nr 96/67/WE w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty.

Art. 177 ust. 2 i 2a – zmiana ma na celu dostosowanie dotychczasowego odwołania do rozporządzenia 2407/92 w sprawie udzielania licencji przewoźnikom lotniczym odwołaniem do rozporządzenia nr 1008/2008/WE.

Art. 178 ust. 3 – zmiana brzmienia wynika z dostosowania do treści art. 4 dyrektywy nr 96/67/WE w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty. Występujący dotychczas wymóg corocznego kontrolowania nie wynika z ww. dyrektywy.

Art. 179 ust. 1 – 5 – zmiana ma na celu dostosowanie przepisów do art. 9 dyrektywy Rady nr 96/67/WE.

Art. 179 ust. 6 – zmiana ma na celu doprecyzowanie kompetencji Prezesa Urzędu, wynikającej z art. 175 ust. 4e ustawy.

Art. 179 ust. 7 – zmiana ma na celu dostosowanie przepisów do art. 11 ust. 1 lit. c dyrektywy Rady nr 96/67/WE.

Art. 179 ust. 8 – zmiana ma na celu utworzenie sankcji dla zarządzającego portem lotniczym w przypadku uchylania się od obowiązku zorganizowania konkursu, o którym mowa w ust. 7.

Art. 179 ust. 9 – zmiana ma na celu dostosowanie do art. 11 ust. 1 lit. d dyrektywy Rady nr 96/67/WE.

Art. 180 – zmiana ma na celu dostosowanie przepisów do art. 8 ust. 1 dyrektywy Rady nr 96/67/WE.

Pozostałe zmiany mają charakter porządkujący i dostosowujący do przepisów dyrektywy nr 96/67/WE, przez, w szczególności:

- doprecyzowanie terminu, na jaki może być udzielane zezwolenie dla agenta obsługi naziemnej,
- określenie zakresu informacji i danych, które powinno zawierać zezwolenie na wykonywanie obsługi naziemnej.

Wprowadzono możliwość zawieszenia przez Prezesa Urzędu postanowień dotyczących swobodnego dostępu do rynku obsługi naziemnej w stosunku do użytkowników wykonujących własną obsługę pochodzącą z kraju trzeciego, który stosuje praktyki dyskryminujące wobec podmiotów polskich. Jest to uprawnienie wynikające z prawa wspólnotowego.

Postanowienia dyrektywy nr 96/67/WE nie ograniczają dostępu do własnej obsługi naziemnej ze względu na wielkość przewozów. Proponowane zniesienie zezwoleń na obsługę własną ma na celu dostosowanie do ww. dyrektywy oraz istniejącego stanu faktycznego (zezwolenia nie są wydawane) – zmiana w art. 173 projektu nowelizacji ustawy – Prawo lotnicze.

Projektowana nowelizacja ustawy – Prawo lotnicze ma również zapewnić, zgodnie z postanowieniami dyrektywy nr 96/67/WE, przestrzeganie zasady wzajemności, jeżeli chodzi o dostęp do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty. Dyrektywa nr 96/67/WE daje możliwość wprowadzenia przez państwa członkowskie do ustawodawstwa krajowego mechanizmu wzajemności w zakresie traktowania przedsiębiorców wykonujących czynności obsługi naziemnej z państw trzecich. Propozycja art. 181a projektu nowelizacji ustawy – Prawo lotnicze jest implementacją postanowień art. 20 dyrektywy nr 96/67/WE.

Przepis art. 176a – w wyniku praktyki stosowania przepisów UE w kraju i w innych państwach europejskich – ustawowo określa zasady wprowadzania ograniczeń dostępu

do świadczenia usług obsługi naziemnej w zależności od wielkości ruchu pasażerskiego w danym porcie lotniczym.

Obowiązujący przepis art. 178a ma na celu zapewnienie uczciwej konkurencji między agentami obsługi naziemnej a zarządzającymi lotniskami wykonującymi działalność handlingową. Należy jednak zwrócić uwagę, że wymóg ten w przypadku portów lotniczych o niewielkim ruchu nie znajduje uzasadnienia, gdyż bardzo często dla małych portów lotniczych przychody uzyskiwane ze świadczenia usług obsługi naziemnej stanowią znaczącą pozycję w budżecie i pozwalają na utrzymanie płynności finansowej. Zupełnie inna sytuacja ma miejsce w przypadku dużych lotnisk, które są w stanie w pełni sfinansować swoją działalność wyłącznie z przychodów uzyskiwanych z podstawowej działalności lotniskowej (uzupełnionej przychodami pozalotniczymi).

Proponuje się utrzymanie zakazu subsydiowania krzyżowego jedynie w odniesieniu do portów lotniczych objętych zakresem dyrektywy Rady 96/67 w sprawie dostępu do rynku obsługi naziemnej w portach lotniczych wspólnoty, tj. jedynie tych o ruchu rocznym powyżej 2 mln pasażerów. Zapewni to zgodność ustawodawstwa polskiego z prawem wspólnotowym, przy jednoczesnym umożliwieniu najmniejszym portom lotniczym uzyskiwania dodatkowych przychodów z działalności handlingowej, które będą mogły być przeznaczane na rozwój portu. Jest to niezwykle istotne dla młodego, dynamicznie rozwijającego się polskiego rynku lotniczego, który potrzebuje znaczących inwestycji w infrastrukturę portową, aby móc utrzymać dotychczasowe tempo wzrostu.

Art. 181b uzupełnia brak w obowiązującej ustawie dotyczący procedury uzgadniania, zatwierdzania warunków i regulaminu konkursu, jak również udzielania zezwoleń przedsiębiorcom wybranym w toku postępowania konkursowego.

W art. 195 ust. 5 Prawa lotniczego proponuje się rozszerzenie katalogu form doręczania zezwoleń ogólnych i eksploatacyjnych. Aktualnie zezwolenia te są wydawane w formie decyzji administracyjnej, a w związku z faktem, że ich adresatem są spółki prawa obcego z siedzibą za granicą Rzeczypospolitej Polskiej, skuteczne doręczanie tych zezwoleń zgodnie z przepisami Kodeksu postępowania administracyjnego jest utrudnione i nieefektywne. Ww. przepis stanowi *lex specialis* w stosunku do przepisów K.p.a. Rozszerzenie katalogu form doręczania ww. zezwoleń znacznie ułatwi procedurę i przyspieszy skuteczne doręczanie ww. decyzji.

W art. 196 ust. 2 umożliwia się przewoźnikowi będącemu członkiem UE lub EFTA na prowadzenie sprzedaży przewozów lotniczych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na takich samych zasadach jak przedsiębiorcy polscy. Zasada wzajemności określona w ust. 1 będzie więc dotyczyła tylko przewoźników państw trzecich.

Proponuje się umieszczenie w ustawie przepisu art. 196a, który będzie miał zastosowanie do wszystkich przewoźników lotniczych (polskich, wspólnotowych, z krajów trzecich), wykonujących regularne przewozy lotnicze na trasach do/z oraz na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w zakresie nieobjętym rozporządzeniem 2408/92 oraz planujących wykonywanie operacji na podstawie umowy o podziale trasy (code-share) jako przewoźnik umowny bądź faktyczny. Przepis ten:

- a) nałoży na ww. przewoźników obowiązek:
 - informowania Prezesa ULC o takich operacjach,
 - przedstawiania odpowiednich dokumentów (m.in. wyznaczenia, zgodnie z odpowiednią umową o komunikacji lotniczej, ubezpieczenia oraz certyfikatu przewoźnika lotniczego oraz – w przypadku przewoźników z krajów UE – koncesji),
- b) wprowadzi nowy dokument wydawany przez Prezesa ULC w związku z akceptacją takich operacji (lub odmową) – decyzję o wyrażeniu zgody na operacje code-share, doręczaną w formie pisemnej, telefaksu, poczty elektronicznej lub przy wykorzystaniu teleksowej łączności lotniczej.

Wejście w życie rozporządzenia 1008/2008/WE powoduje także konieczność zdefiniowania nowych wymogów dotyczących nakładania obowiązku użyteczności publicznej na trasy (art. 197) oraz zapewnienia możliwości ograniczenia wykonywania praw przewozowych ze względu na ograniczenia środowiskowe, krótkotrwałe problemy, których nie można było przewidzieć oraz dokonywania podziału ruchu między porty lotnicze. Zdefiniowanie tych działań w przepisach wspólnotowych wskazuje na znaczny związek z systemem transportowym kraju, m.in. ze względu na konieczność dokonywania oceny intermodalności. Z tego względu działania te zostały przypisane ministrowi właściwemu do spraw transportu, jako naczelnemu organowi administracji rządowej właściwemu w sprawach lotnictwa cywilnego, a także odpowiedzialnemu za kreowanie całościowej polityki transportowej kraju.

Zgodnie z obecnym brzmieniem art. 197 ustawy Prezes ULC może – na wniosek właściwej jednostki samorządu terytorialnego – zarządzić, aby określona trasa o stosunkowo nieznacznym ruchu, lecz ważna dla miasta lub regionu, była obsługiwana na zasadzie obowiązku użyteczności publicznej. Przepisy nie wskazują jednak organu odpowiedzialnego za dofinansowanie nadwyżki kosztów związanych z obsługą takiej trasy. Brak również odniesienia do ww. dofinansowania w art. 22a ustawy, co w praktyce uniemożliwia nakładanie takiego obowiązku.

Taryfy

Przepisy rozporządzenia wspólnotowego 1008/2008 określają także szczegółowo sposób udostępniania taryf lotniczych i stawek lotniczych, jak również wprowadzają pełną swobodę ustalania taryf na trasach wewnątrzspółnotowych, stąd niezbędne jest uchylenie niektórych przepisów art. 198 w celu zapewnienia spójności ustawy z prawem wspólnotowym.

Proponowany przepis art. 198 ma zapobiec praktykom stosowanym przez niektórych przewoźników i biura podróży w zakresie niepodawania pełnej kwoty opłaty za lot. W chwili obecnej wysokość opłaty (dopłaty), jaką podaje przewoźnik lotniczy do publicznej wiadomości, znacznie różni się od tej faktycznie pobieranej za wykonaną usługę lotniczą. Szczególnie wyraźnie widać to na przykładzie tzw. przewoźników niskokosztowych, którzy niejednokrotnie w reklamach zamieszczają informacje o przewozach lotniczych np. za 1 zł, informując jedynie, że cena ta nie zawiera tzw. opłat lotniskowych i podatków, co w konsekwencji znacznie podnosi cenę biletu.

Ponadto należy podkreślić, że bardzo często przedmiotowe opłaty (dopłaty) nazywane są przez przewoźników „opłatami lotniskowymi”, zaś w praktyce najczęściej jedynie opłata za pasażera jest rzeczywistą opłatą lotniskową przekazywaną na rzecz zarządzającego lotniskiem.

Ponadto również biura podróży w swoich ofertach podają cenę za wyjazd zagraniczny bez tzw. „opłat lotniskowych”, z tym że wysokość tych „opłat” nie zawsze jest zgodna z opłatami zatwierdzonymi przez Prezesa ULC i stosowanymi w rzeczywistości przez porty lotnicze.

Wobec powyższego faktu proponuje się dodać przepis w ustawie – Prawo lotnicze zobowiązujący przewoźników lotniczych do podawania pełnej wysokości taryfy za przewóz lotniczy uwzględniającej wszystkie dodatkowe opłaty i dopłaty.

Ad IV.

Proponowane zmiany (art. 94 – 105) w części dotyczącej spraw personelu lotniczego wynikają z dotychczasowej praktyki stosowania przepisów ustawy, a zwłaszcza z konieczności dostosowania przepisów ustawy do nowych wymagań w zakresie licencjonowania wynikających z międzynarodowych przepisów, w szczególności Załącznika 1 do Konwencji o Międzynarodowym lotnictwie cywilnym i europejskich wymagań bezpieczeństwa lotniczego JAR FCL Zrzeszenia Władz Lotniczych (JAA). Dotychczasowe przepisy nie dają pełnej możliwości nadzoru nad licencjonowaniem personelu lotniczego, a także uznawania kwalifikacji nabytych w innych państwach, w których przepisy dotyczące licencjonowania znacznie różnią się od przepisów polskich.

Zmiany dotyczące licencjonowania personelu lotniczego są związane z potrzebą poprawienia przepisów wdrażających do krajowego porządku prawnego wymagań wynikających z dyrektywy Rady 91/670/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie wzajemnego uznawania licencji personelu pełniącego określone funkcje w lotnictwie cywilnym (Dz. Urz. WE L 373 z 31.12.1991, str. 21; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 6, t. 1, str. 270). Proponowana zmiana wpłynie pozytywnie na ujednoczenie przepisów obowiązujących w Polsce z przepisami funkcjonującymi na terenie pozostałych państw członkowskich Unii Europejskiej. Zaproponowane brzmienie tych przepisów ureguluje w sposób wyczerpujący zagadnienie związane z uznawaniem licencji zarówno wydanych, jak i potwierdzonych przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, zgodnie z Załącznikiem 1 do Konwencji o Międzynarodowym lotnictwie cywilnym oraz wymaganiami ustanowionymi przez Zrzeszenie Władz Lotniczych (JAA). Proponowana zmiana zmieni również sytuację osób posiadających świadectwo kwalifikacji wydane przez

właściwy organ państwa obcego – tzn. będą one wymagały uznania Prezesa Urzędu (z wyłączeniem świadectw kwalifikacji lub innych dokumentów potwierdzających posiadane kwalifikacje, wydanych przez właściwe organy Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, o ile wymagania stawiane przy jego wydaniu nie były łagodniejsze od stawianych w Rzeczypospolitej Polskiej). Takie rozwiązanie jest podyktowane faktem, że w niektórych państwach wymagania konieczne do uzyskania świadectwa kwalifikacji (dotychczas niewymagających uznania Prezesa Urzędu) są o wiele niższe niż te stawiane w Polsce, co przekłada się na niższy poziom umiejętności ich posiadaczy, co może z kolei wpłynąć negatywnie na bezpieczeństwo wykonywanych przez nich czynności lotniczych. Dla osób wykonujących dotychczas operacje lotnicze na terytorium Polski na podstawie świadectw kwalifikacji lub innych równoważnych dokumentów, niewymagających dotychczas uznania Prezesa Urzędu, ustanowiono 6-miesięczny okres, w trakcie którego mają oni obowiązek przedstawienia do uznania ww. dokumentów.

Dodanie art. 95a w projekcie nowelizacji ustawy – Prawo lotnicze (i konsekwentnie dodanie pkt 6 w art. 104 ust. 1) ma na celu ułatwienie wykonywania działalności w zakresie tankowania statków powietrznych. Dodany przepis wskazuje, że do wykonywania czynności tankowania statków powietrznych jest wymagany jedynie dokument określany jako „świadectwo operatora tankowania statków powietrznych” wydawany przez pracodawcę. W dotychczasowym stanie prawnym dokumentem uprawniającym jest licencja wydawana przez Prezesa Urzędu.

Zmiana art. 96 ustawy – Prawo lotnicze wynika z faktu, że po audycie LIST/MEST i otrzymaniu „mutual recognition” od JAA zgodnie z JAR FCL licencje i uprawnienia pilotów samolotowych i śmigłowcowych wydane przez państwa członkowskie JAA są uznawane w innych państwach JAA bez zbędnych formalności. Ma to na celu utrzymanie minimalnych warunków bezpieczeństwa. Zgodnie z przepisami rozporządzenia 216/2008/WE licencje te, wydawane na dotychczasowych zasadach, zostaną objęte kompetencjami EASA od 2012 r., a zatem ich uznawanie będzie nadal dokonywane bez dodatkowych ocen i formalności.

Wprowadzenie do polskiego systemu licencjonowania licencji narodowej pilota samolotowego turystycznego oraz pilota szybowcowego jest wynikiem szerokich oczekiwań społecznych w kraju. Licencja narodowa jest licencją wydawaną według wymagań przepisów krajowych i jest ważna tylko na terytorium kraju, który ją wydał; aby wykonać lot do innego państwa należy uzyskać zezwolenie od władz lotniczych tego państwa – jest to wymóg wynikający z Konwencji Chicagowskiej.

Rozwiązania takie są stosowane w innych państwach Unii Europejskiej, np. w Wielkiej Brytanii. Wymagania do uzyskania licencji narodowej pilota samolotowego turystycznego są ogólnie niższe niż wymagania ICAO, i tak w Wielkiej Brytanii jest to wiek 16 lat zamiast 17 lat oraz mniejszy zakres szkolenia teoretycznego oraz praktycznego. Wymagana praktyka do uzyskania licencji narodowej w Wielkiej Brytanii wynosi 30 godzin, zaś według norm ICAO – 45 godzin. W przypadku licencji narodowej pilota szybowcowego wymagany wiek według ICAO to 16 lat (projekt przewiduje 15 lat).

Ponadto w art. 94 ust. 6 całościowo porządkuje się i uzupełnia katalog członków personelu lotniczego przez dodanie poz. „praktykant kontroler ruchu lotniczego”.

Istotną zmianę wprowadza się do art. 96 ust. 1 pkt 3, gdzie wskazuje się, że jednym z warunków sine qua non do uzyskania licencji jest niekaralność za popełnienie przestępstwa umyślnego. W obowiązującym brzmieniu ustawa wskazuje w art. 96 ust. 1 pkt 3 a contrario, że licencja nie może być udzielona osobie skazanej prawomocnym wyrokiem za popełnienie przestępstwa.

Ad V.

W projekcie wprowadza się do ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze definicję aktu bezprawnej ingerencji oraz służby ochrony lotniska. Wprowadzenie w ustawie definicji aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym stwarza możliwość zapewnienia podmiotom działającym w obszarze przepisów ustawy oraz jej aktów wykonawczych w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego właściwej interpretacji znaczenia aktu bezprawnej ingerencji, który do chwili obecnej nie został zdefiniowany w materii ustawowej. Treść definicji opiera się m.in. na art. 6 rozporządzenia nr 2320/2002/WE z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiającego wspólne zasady w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego, jednakże zawiera w sobie również elementy

występujące w Dokumencie 30 Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC). Zdefiniowanie aktu bezprawnej ingerencji jest niezwykle istotne w kontekście odpowiedzialności karnej za popełnienie tego czynu.

Natomiast określenie definicji służby ochrony lotniska jest konieczne, gdyż w aktualnym stanie prawnym brakuje tego pojęcia.

Projekt nowelizacji w art. 186b – 186e precyzuje podział zadań i odpowiedzialności między Strażą Graniczną i zarządzającym w zakresie procedury kontroli bezpieczeństwa osób oraz pasażerów i ich bagażu. Wprowadzone zmiany są realizacją zaleceń pokontrolnych zespołów inspekcyjnych UE, ICAO oraz ECAC.

Ponadto w związku z decyzją o zniesieniu kontroli granicznej w obrębie strefy Schengen, z dniem 30 marca 2008 r. również w lotniczych przejściach granicznych, prawo unijne przewiduje dwie kategorie ruchu lotniczego – loty zewnętrzne i wewnętrzne – oznaczające loty w obrębie terytorium państwa członkowskiego i do państw członkowskich, bez lądowania na terytorium państw trzecich.

Aktualnie obowiązujące przepisy prawa krajowego stanowią, że pasażerowie podróżujący w relacjach krajowych i do państw strefy Schengen, po kontroli bezpieczeństwa mogą udać się do jednej strefy zastrzeżonej, natomiast muszą być kontrolowani przez dwie różne służby, przez Straż Graniczną w przypadku lotów wewnętrznych i przez służby podległe zarządzającemu lotniskiem w ruchu krajowym.

Proponowane obecnie rozwiązania zmierzają w kierunku wypracowania przejrzystego systemu ochrony lotnictwa cywilnego, zakładającego odpowiedzialność jednej instytucji za prowadzenie kontroli bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej, bez względu na jej rodzaj – krajowa, wewnętrzna w strefie Schengen, czy też zewnętrzna.

Proponowane zmiany mają na celu przejęcie całości obowiązków w zakresie prowadzenia kontroli bezpieczeństwa przez zarządzających lotniskami, którzy będą realizować to zadanie pod nadzorem Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego współdziałającego w tym zakresie ze Strażą Graniczną. Zarządzający lotniskiem będzie odpowiedzialny za kontrolę bezpieczeństwa osób, bagażu, ładunków oraz przesyłek pocztowych w związku z przewozem lotniczym oraz osób korzystających z przejść służbowych.

Ponadto zgodnie z projektowanym art. 186b ust. 15 w szczególnie uzasadnionych przypadkach związanych z koniecznością zapewnienia porządku publicznego

i bezpieczeństwa publicznego, Komendant Główny Straży Granicznej może, na wniosek Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, skierować funkcjonariuszy Straży Granicznej do wykonywania kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym.

Jednocześnie w art. 11 projektu ustawy zaproponowano, aby powyżej wskazane zadania związane z kontrolą bezpieczeństwa w związku z przewozem lotniczym były realizowane, do czasu ich przejścia przez zarządzających lotniskami (nie dłużej jednak niż do dnia 1 stycznia 2011 r.), przez Straż Graniczną wspólnie ze służbą ochrony lotniska. Szczegóły dotyczące przejścia przez zarządzającego zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa będą określone w porozumieniu zawartym między właściwym terytorialnie komendantem oddziału Straży Granicznej i zarządzającym lotniskiem.

Kontrolę bezpieczeństwa w rozumieniu przepisów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego Unii Europejskiej oraz przepisów krajowych może wykonywać jedynie operator kontroli bezpieczeństwa (tzw. „screener”) posiadający certyfikat Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w związku z czym, w przypadku gdyby Straż Graniczna zaprzestała realizacji zadania kontroli bezpieczeństwa byłoby konieczne wyszkolenie około 1 000 nowych pracowników służby ochrony lotniska, którzy mogliby zastąpić funkcjonariuszy Straży Granicznej wykonujących te zadania w obecnie istniejących portach lotniczych. Aktualnie istniejący w Polsce jedyny cywilny ośrodek (tj. w Przedsiębiorstwie Państwowym Porty Lotnicze) szkolenia operatorów kontroli bezpieczeństwa, tzw. „screenerów” zwiększył swoją roczną „przepustowość” w zakresie szkoleń podstawowych do ok. 300 osób rocznie, z czego na potrzeby zewnętrzne (tj. szkolenie osób niebędących pracownikami PPL), jest w stanie przeznaczyć rocznie 150 miejsc.

Ponadto w świetle przepisów rozporządzenia (WE) nr 562/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego wspólnotowy kodeks zasad regulujących przepływ osób przez granice (kodeks graniczny Schengen) – nie ma podziału na loty ściśle krajowe – są loty wewnętrzne (w ramach strefy Schengen) i loty pozostałe poza tę strefę. Zarządzający lotniskiem nie ma obowiązku w świetle tych przepisów wydzielać w ramach lotów wewnętrznych dodatkowo lotów krajowych.

Projektowany przepis ustanawia także prawo zarejestrowanego agenta do prowadzenia przez niego kontroli bezpieczeństwa, której zakres jest określony w innych przepisach, w tym w aktach prawa unijnego. Takie uprawnienie jest konieczne w celu umożliwienia

podmiotowi prawidłowego wykonywania zadań nałożonych na niego na podstawie odrębnych przepisów. Bez możliwości przeprowadzania przez niego kontroli bezpieczeństwa niewykonalne jest stworzenie na terenie Rzeczypospolitej Polskiej instytucji zarejestrowanego agenta, która już funkcjonuje w innych państwach Unii Europejskiej.

Służba ochrony lotniska musi być utworzona w portach lotniczych, a na innych lotniskach w zależności od potrzeb i możliwości finansowych zarządzającego – w ten sposób zostaną odciążone niewielkie lotniska niebędące portami lotniczymi, gdyż powołanie służby ochrony lotniska wiąże się ze sporymi kosztami. Natomiast tam, gdzie taka służba funkcjonuje, będzie ona miała obowiązek przeprowadzania w imieniu zarządzającego kontroli bezpieczeństwa, o której mowa powyżej.

W ust. 10 przyznano Straży Granicznej uprawnienie do przeprowadzania m.in. kontroli poprawności dokonywania kontroli bezpieczeństwa przez podmioty, o których mowa w ust. 1 pkt 2. Pozwoli to na wyeliminowanie ryzyka, że podmiot prywatny dopuści się nieprawidłowości w wykonywaniu nałożonych na niego zadań.

W aktualnym stanie prawnym kontrolę manualną, będącą częścią kontroli bezpieczeństwa, mają prawo wykonywać wyłącznie funkcjonariusze służb państwowych na podstawie odrębnych przepisów – w porcie lotniczym zwykle jest to Straż Graniczna. W związku z nałożeniem na zarządzającego oraz zarejestrowanego agenta obowiązku dokonywania kontroli bezpieczeństwa pojawił się problem właściwego wypełniania przez niego tego zobowiązania, gdyż podlegała mu służba ochrony lotniska (lub specjalistyczna uzbrojona formacja obronna w przypadku zarejestrowanego agenta) nie miała uprawnień do przeglądania zawartości bagażu, ładunku i poczty oraz sprawdzenia, czy osoba kontrolowana nie przenosi w okryciu wierzchnim przedmiotów zabronionych. Z drugiej strony niezgodne z prawem jest wpuszczenie do strefy zastrzeżonej osób, bagażu, ładunku i poczty, którzy nie zostali wcześniej poddani kontroli bezpieczeństwa. Stąd konieczność wypełnienia tej luki przez wprowadzenie w art. 186b ust. 1 przepisów ustawowych dających podstawę pracownikom służby ochrony lotniska lub specjalnej uzbrojonej formacji ochronnej do właściwego wykonywania nałożonych przez nich zadań.

Natomiast art. 186d ust. 2 precyzuje, czym jest kontrola manualna, tak aby skutecznie odróżnić ją od kontroli osobistej (obejmującej m.in. bezpośrednie sprawdzenie

powierzchni ciała), która może być wykonywana wyłącznie przez funkcjonariuszy służb państwowych. Tak uregulowana kwestia kontroli manualnej gwarantuje prawidłowe wykorzystanie wprowadzonych prawem europejskim obligatoryjnych procedur związanych z zapewnieniem ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji. Ponadto prawidłowe przeprowadzenie kontroli manualnej nie narusza nietykalności cielesnej osoby kontrolowanej oraz usprawni proces dokonywania kontroli bezpieczeństwa (wprowadzono wymóg zgody kontrolowanej osoby na przeprowadzenie kontroli przez osobę przeciwnej płci; zgoda osoby kontrolowanej jest również wymagana na objęcie kontrolą manualną oglądu powierzchni ciała tej osoby).

W projekcie uzupełniono jednocześnie w art. 187 upoważnienie do wydania rozporządzenia w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego, tak aby można było w nim uregulować szereg nowych kwestii wprowadzonych niniejszą ustawą. Jednocześnie zmieniono rangę rozporządzenia, mając na uwadze niezwykle dynamiczny rozwój ustawodawstwa unijnego w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego i potrzebę równoległych, szybkich nowelizacji obowiązującego rozporządzenia. Zainteresowane resorty utrzymają możliwość zgłaszania uwag i czynnego udziału w pracach nad nowelizacją przez wydanie opinii w ramach członkostwa w Radzie Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego.

W art. 188 – wychodząc naprzeciw postulatowi środowiska lotniczego – zróżnicowano kryteria ochrony w zależności od wielkości lotniska i wykonywanych na nim operacji. Szczegółowe rozwiązania zostaną umieszczone w rozporządzeniu dotyczącym wymogów programów ochrony, jednakże aby było możliwe zastosowanie tego mechanizmu, jest konieczne umieszczenie omawianego przepisu w akcie rangi ustawy.

Obowiązek z art. 188a dokonywania kontroli przeszłości wynika z przywołanych przepisów unijnych. W polskim prawie brak tego pojęcia i podstawy do dokonywania tych czynności, stąd konieczność uzupełnienia przepisów. Ponadto brak dokonania kontroli przeszłości będzie skutkowało niezaliczeniem audytów unijnych, a poza tym jest niezbędnym elementem zachowania szczelności systemu przepustkowego, co ma wpływ na utrzymanie właściwego poziomu ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji.

Kwestia dotycząca Certyfikatu Członka Załogi (CMC), w tym procedura jego wydawania, była do tej pory regulowana w zarządzeniu Nr 12 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 24 sierpnia 2005 r. w sprawie procedur stosowanych przy wydawaniu Certyfikatu Członka Załogi. Zagadnienia dotyczące wydawania CMC mają charakter powszechnie obowiązujący, tzn. nie mogą zostać uregulowane aktem prawnym o charakterze wewnętrznym, np. w drodze zarządzenia Prezesa ULC, gdyż członkowie personelu lotniczego oraz pokładowego nie są organizacyjnie podlegli organowi wydającemu akt (Prezesowi ULC). Wobec niniejszego kompetencja Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego do wydania CMC powinna wynikać z ustawy – Prawo lotnicze.

Aktualnie art. 189a ustawy – Prawo lotnicze wskazuje tylko, że Rada Ministrów ustali Krajowy Program Ułatwień Lotnictwa Cywilnego z uwzględnieniem przepisów załącznika 9 Konwencji Chicagowskiej. Takie brzmienie poważnie ogranicza możliwość regulacji szeregu zagadnień, które nie są ujęte w Załączniku 9, a są istotnymi kwestiami związanymi z ułatwieniami.

Zmiany art. 186b w ust. 1 pkt 2 oraz art. 189 ust. 3 wynikają z konieczności aktualizacji przepisów ustawy – Prawo lotnicze w związku z wejściem w życie rozporządzenia Komisji (WE) nr 820/2008 z dnia 8 sierpnia 2008 r. ustanawiającego środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych standardów ochrony lotnictwa cywilnego, które zastąpiło rozporządzenie Komisji (WE) nr 622/2003/WE z dnia 4 kwietnia 2003 r. ustanawiającego środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych standardów dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego oraz wejściem w życie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002.

Zmiana w art. 189 ust. 3 będzie skutkowała tym, że rozporządzenie, do wydania którego delegacja jest określona w tym artykule, dotychczas wydawane w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej i ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, będzie wydawane przez ministra właściwego ds. transportu jedynie w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych.

Przepisy zawarte zarówno w obowiązującym rozporządzeniu, jak również projektowanej nowelizacji (znajdującej się już po fazie uzgodnień społecznych) dotyczą

osób podlegających Ministrowi Obrony Narodowej w stopniu śladowym i są jedynie związane z ewentualnym dostępem ww. osób do strefy zastrzeżonej lotniska użytku publicznego, a to zagadnienie jest regulowane przepisami rozporządzenia (WE) 2320/2002 z dnia 16 grudnia 2002 r. oraz rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego.

Z uwagi na powyższe nie istnieje potrzeba tak znaczącego zaangażowania Ministra Obrony Narodowej w proces legislacyjny wynikający z ww. delegacji ustawowej. Ponadto Minister Obrony Narodowej nie zgłosił w tym zakresie sprzeciwu.

Propozycja wykreślenia art. 189a ust. 2 pkt 1 lit. c z delegacji do wydania rozporządzenia w sprawie Krajowego Programu Ułatwień Lotnictwa Cywilnego wynika z tego, że finansowanie rozporządzenia 1107/2006 w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą zostało ujęte w opłatach lotniskowych, a kwestia ponoszenia i rozliczania kosztów zapewnienia systemu ułatwień w rozporządzeniu z art. 189a ust. 2 zostanie rozłożona pomiędzy podmiotami prowadzącymi lotniczą działalność gospodarczą.

Dodanie art. 202a – 202d w ustawie – Prawo lotnicze wynika z konieczności wdrożenia do polskiego porządku prawnego dyrektywy Rady 2004/82/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie zobowiązania przewoźników do przekazywania danych pasażerów (Dz. Urz. UE L 261 z 6.08.2004). Dyrektywa 2004/82/WE obowiązuje od dnia 5 września 2004 r. Jest ona w praktyce stosowana przez Straż Graniczną, niemniej ze względu na obowiązujące metody transpozycji dyrektyw niezbędne jest wprowadzenie odpowiedniej regulacji w prawie krajowym.

Akt ten został przyjęty jeszcze przed przystąpieniem Rzeczypospolitej Polskiej do Unii Europejskiej. Celem dyrektywy jest zapewnienie przez państwa członkowskie skutecznego zwalczania nielegalnej migracji oraz usprawnienia kontroli granicznej. Z uwagi na to, że dotychczas w polskim ustawodawstwie brak było podstaw prawnych do żądania od przewoźnika lotniczego przekazywania danych osobowych pasażerów, którzy zamierzają wjechać na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zaistniała konieczność wprowadzenia nowych regulacji w ustawie – Prawo lotnicze, określających m.in. obowiązki przewoźników.

Projekt ustawy, opracowany w tym zakresie przez resort spraw wewnętrznych i administracji, nakłada na przewoźnika lotniczego przewożącego pasażerów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej obowiązek przekazywania danych pasażerów i innych informacji związanych z wykonywanym lotem i przekroczeniem granicy państwowej Rzeczypospolitej Polskiej oraz określa enumeratywnie rodzaje przesyłanych informacji. Obowiązek ten będzie dotyczyć przewoźników wykonujących loty międzynarodowe pasażerskie z państw niebędących członkami Unii Europejskiej i które nie są traktowane na równi z państwami Unii Europejskiej na podstawie umowy w sprawie włączenia tego państwa we wprowadzanie w życie, stosowanie i rozwój dorobku Schengen. Przesłanie informacji następuje na wniosek komendanta placówki Straży Granicznej, wysłany w formie pisemnej lub elektronicznej przewoźnikowi, jeżeli jest to konieczne do zwalczania nielegalnej migracji lub usprawnienia kontroli granicznej. Projekt określa terminy wysyłania wniosku, przekazywania informacji przez przewoźnika oraz okresy, po upływie których przekazane informacje należy usunąć (zniszczyć). W przypadku gdy przekazane informacje są niezbędne do wykonywania przez Straż Graniczną lub inne organy państwowe zadań mających na celu ochronę bezpieczeństwa państwa albo bezpieczeństwa lub porządku publicznego, jest dopuszczalne odstępianie od nakazu usunięcia informacji w terminie 24 godzin od ich otrzymania.

Projekt ustanawia ponadto kary pieniężne nakładane na przewoźników w przypadku niewykonania obowiązku ustawowego, tj. gdy nie zostały przekazane informacje albo przekazano informację nieprawdziwą lub zawierającą niepełne dane. Postępowanie w sprawie nałożenia kary pieniężnej wszczyna się na uzasadniony wniosek komendanta placówki Straży Granicznej kierowany do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, jako centralnego organu administracji rządowej właściwego w sprawach lotnictwa cywilnego. Projekt określa wysokość kar pieniężnych od 13 500 zł do 22 500 zł za każdy lot, o którym nie przesłano informacji lub przesłano je niepełne lub nieprawdziwe. Tak określona wysokość kar wiąże się z przewidzianym w dyrektywie obowiązkiem określenia wysokości kary pieniężnej jako ekwiwalentu nie mniej niż 3 000 euro (kara minimalna) i nie więcej niż 5 000 euro (kara maksymalna), po kursie wymiany opublikowanym w Dz. Urz. UE, obowiązującym w dniu wejścia w życie dyrektywy (kurs opublikowany w Dz. Urz. UE C 222/1 z 4.09.2004, s. 1).

Projekt jest spójny z polskim systemem prawnym – do zasad postępowania w sprawach nakładania kar pieniężnych i ich egzekwowania stosuje się Kodeks postępowania administracyjnego oraz ustawę z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz. U. z 2005 r. Nr 229, poz. 1954, z późn. zm.). Zasady ochrony danych osobowych, w tym prawo pasażerów do dostępu do danych, ich poprawiania, jak również odpowiedzialność za nieuprawnione przetwarzanie danych, nieusunięcie danych w terminie określonym ustawą, brak powiadomienia pasażerów przez przewoźnika o przetwarzaniu danych osobowych i odbiorcy tych danych są określone w przepisach ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2002 r. Nr 101, poz. 926, z późn. zm.).

Ad VI.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Propozycje zmian przepisów regulujących działalność Komisji są podyktowane koniecznością urealnienia procesu badawczego i dostosowania go do obowiązującego prawa krajowego, europejskiego i międzynarodowego oraz do oczekiwań w zakresie prowadzenia profilaktyki bezpieczeństwa wykonywania lotów w lotnictwie cywilnym.

Zmiany dotyczą następujących przepisów:

Art. 134 – odnosi się do kwestii udostępniania informacji uzyskanych podczas procesu badawczego. Jest odzwierciedleniem przepisu zawartego w punkcie 5.12 Aneksu 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Celem wprowadzenia takiego przepisu jest zapobieżenie wykorzystywaniu w niewłaściwy sposób do celów postępowania dyscyplinarnego, cywilnego, administracyjnego lub karnego informacji dobrowolnie składanych przez osoby przesłuchiwane w toku badania zdarzenia lotniczego prowadzonego przez Komisję. Brak tego typu informacji powoduje utrudnienia w procesie badania i negatywne następstwa dla bezpieczeństwa lotów. Wymieniony katalog informacji objętych szczególną ochroną jest wzorowany na przepisach Aneksu 13. Wyniki badań zdarzeń lotniczych są zawarte w raportach końcowych, które to raporty są powszechnie dostępne (raporty te sporządzane są z uwzględnieniem ochrony danych osobowych i nie zawierają informacji personalnych osób fizycznych). Tym samym dostęp do wyników przeprowadzonych badań, różnych podmiotów prowadzących własne postępowania, nie zostanie ograniczony. Należy

zwrócić również uwagę, że w chwili obecnej różne podmioty prowadzą własne, niezależne i odrębne postępowania od tych, które prowadzi Komisja, a procedury w nich stosowane, zgodne z różnymi przepisami w zakresie postępowania (np. karnego, administracyjnego czy cywilnego), są w niektórych sytuacjach odrębne od procedur stosowanych przy badaniu zdarzeń lotniczych prowadzonych wyłącznie w celach profilaktycznych i nienakierowanych na określenie winy czy odpowiedzialności.

Art. 135 – ma na celu doprecyzowanie rozumienia pojęcia „zdarzenie w lotnictwie”. Zgodnie z art. 135a ustawy – Prawo lotnicze oraz dyrektywą 2003/42/WE z dnia 13 czerwca 2003 r., zgłoszeniu do krajowego systemu obowiązkowego zgłaszania zdarzeń podlegają również zdarzenia, które nie wyczerpują przesłanek zawartych w definicji wypadku, poważnego incydentu czy incydentu lotniczego. Przykładem może być wymieniona w załączniku I do ww. dyrektywy, w części „D. Służby nawigacji lotniczej, obiekty i służby naziemne”, litera (ii) Lądowisko i obiekty lądowiska, w lit. a) sytuacja: „Znaczne rozlewanie paliwa przy operacjach tankowania”. Wprowadzenie poprawki spowoduje jednoznaczną interpretację zakresu zdarzeń podlegających badaniu prowadzonemu przez Komisję.

Ponadto w przepisie tym proponuje się umożliwienie przekazania badań niektórych wypadków użytkownikowi statku powietrznego. Granicą wyznaczającą możliwość przekazania prowadzenia badania użytkownikowi przez Komisję wyznacza maksymalny ciężar startowy statku powietrznego, określony na 2250 kg. Możliwość ta dotyczy przede wszystkim lotnictwa sportowego i rekreacyjnego i decydujący głos w tej sprawie ma Przewodniczący Komisji. Z założenia zmiana ta ma dotyczyć zdarzeń o niewielkich skutkach materialnych, charakterystycznych i występujących dość często, których mimo prowadzenia wieloletniej profilaktyki bezpieczeństwa w tym zakresie nie udaje się unikać. Wprowadzenie poprawki może w przyszłości skutkować obniżeniem kosztów działalności Komisji, jednakże ich wielkość ze względu na pewien stopień „losowości” zdarzeń lotniczych nie jest możliwe nawet do szacunkowego określenia.

W art. 135 – doprecyzowuje się także zasady postępowania przy zaistnieniu zdarzenia lotniczego dotyczącego statków powietrznych nieobjętych obowiązkiem wpisu do państwowego rejestru cywilnych statków powietrznych. Wskazuje się jednoznacznie

podmiot, na którym spoczywa obowiązek określenia przyczyny zdarzenia. Jednocześnie nakłada się na Komisję obowiązek prowadzenia nadzoru nad prowadzonym badaniem.

Art. 136 – zmiana zawarta w tym przepisie jest konsekwencją upoważnienia innych podmiotów niż Komisja do prowadzenia badań zdarzeń lotniczych. Brak tego przepisu stawiał w bardzo trudnej sytuacji podmioty odpowiedzialne za przeprowadzenie badania – użytkownika statku powietrznego, państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym czy zarządzającego lotniskiem – w związku z brakiem uregulowań w tym zakresie.

Przepisy ustawy regulują także kwestie dotyczące Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego w zakresie badania wypadków i poważnych incydentów lotniczych w lotnictwie państwowym. W aktualnym stanie prawnym powoływanie Komisji jest długotrwałe i nie zapewnia możliwości niezwłocznego przystąpienia do badań.

Proponowane zmiany w art. 140 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze dotyczącym Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (KBWL LP), mają na celu usprawnienie sposobu i trybu powoływania tej Komisji, a w szczególności wyeliminowanie czasu oczekiwania na decyzję Ministra Obrony Narodowej o powołaniu Komisji. Zapewni to natychmiastowe i prawnie usankcjonowane rozpoczęcie przez KBWL LP badań wypadków i poważnych incydentów lotniczych w lotnictwie państwowym.

W dotychczasowych przepisach stanowi się również, że decyzję o tym, że incydent bada użytkownik statku powietrznego, podejmuje KBWL LP. Powoduje to, że w przypadku zaistnienia incydentu należałoby powołać Komisję przez Ministra Obrony Narodowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych tylko w tym celu, aby Komisja orzekła, że zaistniałe zdarzenie będzie badał użytkownik statku powietrznego, a następnie została rozwiązana.

Proponowana zmiana w rozporządzeniu MON, aby przewodniczący Komisji był uprawniony do klasyfikowania zdarzeń lotniczych zaistniałych w lotnictwie państwowym i decydował, przez kogo i w jakim zakresie mają być badane, uprości proces rozpoczynania badań.

Dotychczasowe przepisy nie pozwalają usprawnić tego systemu, z uwagi na brzmienie art. 140 ust. 4, które umożliwia Ministrowi Obrony Narodowej określenie, w drodze rozporządzenia, jedynie organizacji oraz szczegółowych zasad funkcjonowania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, liczby jej członków, ich kwalifikacji oraz trybu powoływania i odwoływania, a także szczegółowych zasad wynagradzania ekspertów, biorąc pod uwagę specyfikę i uciążliwość ich pracy.

Proponowana zmiana dotyczy poszerzenia upoważnienia dla Ministra Obrony Narodowej o określenie, w drodze rozporządzenia, sposobu i warunków powoływania i odwoływania Komisji, wzoru legitymacji członka, sposobu zgłaszania, ewidencjonowania oraz udostępniania informacji o zdarzeniach zaistniałych w lotnictwie państwowym, a także czasu pracy i wynagradzania jej członków oraz ekspertów.

W propozycji art. 140 ust. 1c, powołanie się na przepisy międzynarodowe dotyczące uprawnień do przeprowadzenia badań poza terytorium państwa polskiego opiera się o przepisy Załącznika 13 „Badanie wypadków i przesłanek wypadków lotniczych” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Pozytywne skutki proponowanych zmian to:

- 1) uproszczenie procesu klasyfikowania zdarzeń i podejmowania decyzji o ich badaniu,
- 2) skrócenie do minimum czasu rozpoczęcia badania,
- 3) poprawa jakości wyników badań przez włączenie do nich większej ilości specjalistów,
- 4) bardziej efektywna wymiana wiedzy i doświadczeń między członkami Komisji,
- 5) możliwość prowadzenia nadzoru nad wynikami pracy Komisji przez szefa Inspektoratu oraz pozostałych członków w celu uniknięcia błędów merytorycznych w opracowanym protokole.

Ocenia się, że proponowane zmiany nie spowodują konsekwencji finansowych dla Ministerstwa Obrony Narodowej i Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji. W odniesieniu do Ministerstwa Finansów będzie konieczne zapewnienie niewielkich środków finansowych na sfinansowanie kosztów badania wypadków i poważnych

incydentów lotniczych w lotnictwie Służby Celnej przez Komisję Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego.

Ad VII.

Organizacja i działanie służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego ASAR (art. 140a – 140c) zostały oparte na regulacjach Załącznika 12 „Poszukiwanie i Ratownictwo” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym oraz innych przepisów wykonawczych przyjętych przez ICAO.

Zgodnie z przepisami międzynarodowymi oraz z praktyką stosowaną w państwach należących do ICAO, do zadań ich administracji należy zapewnienie służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego, a skuteczność stosowania międzynarodowych praktyk i standardów ASAR podlega okresowo ocenie międzynarodowej.

Obecne funkcjonowanie systemu ASAR w Polsce normują przepisy, wydane na podstawie ustawy z dnia 31 maja 1962 r. – Prawo lotnicze, a w szczególności zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 16 marca 1983 r. (M. P. z 1983 r. Nr 11, poz. 59). Ta podstawa prawna jest powszechnie kwestionowana, tym bardziej, że zapisane tam rozwiązania zupełnie nie odpowiadają obecnym realiom ustrojowym i strukturom państwa.

Intencją instytucji międzynarodowych, a przede wszystkim ICAO, jest pokrycie działaniem służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego całego obszaru naszego globu przez powierzenie odpowiedzialności za jej zorganizowanie i utrzymywanie poszczególnym państwom w częściach przestrzeni powietrznej, w której wykonują funkcje wynikające ze zwierzchnictwa.

Podstawowym obszarem, w którym taka służba powinna być zorganizowana, jest Rejon Informacji Powietrznej – FIR (Flight Information Region). Dla każdego Rejonu powinien być ustanowiony organ koordynujący (ośrodek koordynacji) oraz zapewniona dostępność sił i środków przygotowanych do prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych. Zgodnie z ustawą z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej od dnia 1 stycznia 2009 r. zadania ośrodka koordynacji będzie wykonywała Agencja.

Służbę poszukiwania i ratownictwa lotniczego organizuje się jako służbę lotniczą przeznaczoną dla lotnictwa i wykonywaną przez lotnicze siły i środki. Działaniem służby obejmuje się wszystkie statki powietrzne, cywilne i państwowe, bez względu na przynależność państwową.

Służba poszukiwania i ratownictwa lotniczego opiera się o przepisy dotyczące lotnictwa cywilnego i ma charakter cywilny, mimo że często jest wykonywana przez siły wojskowe lub służby państwowe, takie jak: Policja, Straż Graniczna, Służba Ochrony Wybrzeża (Coast Guard). Aktualnie w naszym kraju służba poszukiwania i ratownictwa lotniczego jest niemal w całości wykonywana przez jednostki podległe Ministrowi Obrony Narodowej.

Podstawą prawną wprowadzenia art. 140e jest pkt 5.1.8, Tomu III Załącznika 10 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym oraz OPS 1.820 Załącznika III do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. WE L 373 z 31.12.1991, str. 4 – 8, z późn. zm.), zmienionego rozporządzeniem Komisji (WE) nr 8/2008 z dnia 11 grudnia 2007 r. zmieniającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 w odniesieniu do wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych mających zastosowanie do komercyjnego transportu lotniczego.

Zapewnienie Służby Poszukiwania i Ratownictwa Lotniczego jest obowiązkiem państwa wynikającym z Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym i ustawy – Prawo lotnicze (art. 121 ust. 2) oraz podobnie jak inne służby ratownicze jest zapewniana nieodpłatnie. Obowiązek prowadzenia rejestracji nadajników sygnału niebezpieczeństwa, pracujących na częstotliwości 406 MHz, wynika z norm Tomu III, Część II Załącznika 10 do Konwencji (pkt 5.1.8.) i członkostwa naszego kraju w międzynarodowym Programie Cospas-Sarsat. Rejestracja prowadzona jest w celu zwiększenia efektywności działania służb poszukiwawczo-ratowniczych, przez umożliwienie jednoznacznej identyfikacji nadajnika emitującego sygnał niebezpieczeństwa, statku powietrznego i jego użytkownika/właściciela oraz szybką identyfikację i eliminację sygnałów fałszywych (obecnie 95 % wszystkich sygnałów to sygnały fałszywe). Prowadzenie ewidencji nadajników sygnału niebezpieczeństwa i identyfikacja tych nadajników wyeliminuje zatem zbędne koszty związane

z czynnościami organów państwowych w przypadku podejmowanych niepotrzebnie akcji ratowniczych.

Ad VIII.

Obecnie na realizację zadań określonych w art. 22a, w tym wydatki Urzędu, Urząd Lotnictwa Cywilnego otrzymuje środki pochodzące bezpośrednio z budżetu państwa. Wysokość budżetu Urzędu jest w części pokrywana z dochodów z tytułu opłat nawigacyjnych, które wnoszone są przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej – Polską Agencję Żeglugi Powietrznej. Wysokość wpłaty dokonywanej przez Agencję ustalana jest w oparciu o ponoszone przez Urząd wydatki związane z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej (nadzorem nad ww. zapewnianiem służb), zgodnie z przepisami prawa wspólnotowego (rozporządzenie nr 1794/2006/WE z dnia 6 grudnia 2006 r. ustanawiającym wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej (Dz. Urz. UE L 341 z 7.12.2006, str. 3). Zgodnie z rozporządzeniami UE w sprawie jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej ULC jest państwową władzą nadzorującą instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, jednakże zgodnie z tymi przepisami instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej mogą ponosić koszty państwowej władzy nadzorującej tylko w zakresie związanym z nadzorem nad tymi służbami. Analogiczne zasady wynikają także z przepisów Europejskiej Organizacji do Spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL), do której Polska przystąpiła w 2004 r., dotyczących sposobu ustalania wysokości opłat trasowych (jeden z dwóch rodzajów opłat nawigacyjnych), które to zasady Polska respektować musi począwszy od 1.01.2008 r. Wpływy z opłat nawigacyjnych, pokrywające wydatki Urzędu związane z nadzorem nad służbami żeglugi powietrznej, pokrywają aktualnie nieco ponad 20 % ogółu wydatków Urzędu. Zmiana ustawy ma na celu zapewnienie wpływów, które pozwoliłyby na finansowanie pozostałych wydatków Urzędu.

Proponowany model finansowania władzy lotniczej został oparty na środkach generowanych z opłaty lotniczej, o której mowa w art. 25 – Prawa lotniczego, w tym na wycenie kosztów podstawowych rodzajów działalności ULC.

Szczegółowe zasady finansowania ULC zostaną określone w drodze rozporządzenia dotyczącego szczegółowego sposobu określania wielkości wydatków ULC,

z uwzględnieniem sposobu i trybu planowania budżetowego. Stosowne niezbędne zmiany zostaną dokonane także w rozporządzeniu w sprawie opłat lotniczych.

Podstawowe założenia:

- zapewnienie dalszego, dynamicznego rozwoju lotnictwa cywilnego,
- opłaty za czynności ULC wnoszone do budżetu państwa, finansującego działalność ULC,
- obciążenie kosztami funkcjonowania systemu jego uczestników – korzystających z usług ULC,
- zapewnienie przejrzystości finansowania władzy lotniczej (powiązanie kosztów operacyjnych z przychodami; konsultacje społeczne).

Ad IX.

Czas pracy w lotnictwie cywilnym

Zmiana w art. 103 wynika z konieczności zmiany zakresu rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków rozliczania czasu pracy, w szczególności w celu wdrożenia dyrektywy 2003/88/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 listopada 2003 r. dotyczącej niektórych aspektów organizacji czasu pracy. Zastąpienie terminu „personel lotniczy” sformułowaniem „członkowie załóg statków powietrznych” ma na celu usunięcie istotnej nieścisłości terminologicznej, która powoduje, że z zakresu podmiotowego rozporządzenia wykonawczego zostali wyłączeni członkowie załóg personelu pokładowego statków powietrznych. Termin personel lotniczy odnosi się wyłącznie do członków załóg lotniczych statków powietrznych, czyli do licencjonowanych członków załóg lotniczych zobowiązanych do operowania statkiem powietrznym w zakresie wykonywania czynności lotniczych. Akt wykonawczy, o którym mowa w art. 103 ust. 4 zgodnie z brzmieniem art. 103 ust. 1 dotyczy członków załóg statków powietrznych, czyli zarówno członków załóg lotniczych oraz członków personelu pokładowego.

Zmiany art. 103 ustawy – Prawo lotnicze, polegające na dodaniu nowych ustępów 3a – 3d są wynikiem wprowadzenia do wspólnotowego systemu prawa lotniczego definicji pojęcia „czasu służby” jako elementu składowego terminu „czasu pracy” członków załóg w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu. Nastąpiło to w części Q

załącznika III do rozporządzeniu Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. L 373 z 31.12.1991, s. 4, Polskie wydanie specjalne, rozdział VII, tom. I, s. 348) zmienionym rozporządzeniem Komisji (WE) nr 8/2008 z dnia 11 grudnia 2007 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 w odniesieniu do wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych mających zastosowanie do komercyjnego transportu lotniczego (Dz. Urz. UE L 10 z 12.1.2008, s. 1). Rozporządzenie to ma zastosowanie wyłącznie do przewozu lotniczego wykonywanego przy użyciu samolotów i jako takie jest stosowane bezpośrednio w krajowym porządku prawnym. Zgodnie z zasadami wykonywania rozporządzeń unijnych dodawany ust. 3a regulujący wskazany obszar odwołuje się bezpośrednio do ww. rozporządzenia. Obszary nieobjęte zakresem części Q załącznika III do rozporządzenia, a tym samym pozostające w kompetencji państw członkowskich, czyli zasady określania „czasu służby” w przewozie lotniczym wykonywanym przy użyciu śmigłowców, a także wykonywanie czynności lotniczych przez lotnicze służby ratownictwa medycznego, lotnictwo usługowe, lotnictwo ogólne oraz instytucje zapewniające służby kontroli ruchu lotniczego zostały unormowane odpowiednio w projektowanych ust. 3b – 3d.

Zrezygnowanie z udziału ministra właściwego do spraw pracy w opracowywaniu rozporządzenia wykonawczego i pozostawienie tej kompetencji wyłącznie ministrowi właściwemu do spraw transportu jest uzasadnione faktem, że szczegółowe warunki czasu pracy i czasu służby członków załóg statków powietrznych stanowią istotny element w realizacji zasad bezpieczeństwa (safety) wykonywania operacji lotniczych. Odmienny cel przyświeca ministrowi właściwemu do spraw pracy, dla którego wytyczną w tej dziedzinie jest właściwe uregulowanie stosunków między pracownikiem a pracodawcą z punktu widzenia rynku pracy, w tym praw i obowiązków tych podmiotów.

Ad X.

Kary pieniężne

Przedkładany projekt wprowadza nowe regulacje dotyczące nakładania administracyjnych kar pieniężnych. Przewidziane zostały kary za:

- 1) naruszenie obowiązków i warunków wynikających z rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i urządzeń, a także w sprawie zatwierdzania organizacji i personelu wykonujących takie zadania, stanowiących przepisy wykonawcze do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE,
- 2) naruszenie obowiązków wynikających z rozporządzenia (WE) Nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej,
- 3) naruszenie obowiązków wynikających z przepisów rozporządzenia Komisji (WE) nr 820/2008 z dnia 8 sierpnia 2008 r. ustanawiającego środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych standardów ochrony lotnictwa cywilnego, które zastąpiło rozporządzenie Komisji (WE) nr 622/2003/WE z dnia 4 kwietnia 2003 r. ustanawiającego środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych standardów dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego,
- 4) niezgodne z przepisami ustaw i rozporządzeń WE prowadzenie lotniczej działalności gospodarczej (art. 209da – 209dd),
- 5) uniemożliwianie lub utrudnianie prowadzenia czynności kontrolnych,
- 6) naruszenie obowiązków wynikających z rozporządzenia (WE) nr 562/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. ustanawiającego wspólny kodeks zasad regulujących przepływ osób przez granice (kodeks graniczny Schengen) (Dz. Urz. UE L 105 z 13.4.2006, s. 1) (art. 209do).

Konieczność wprowadzenia przepisów umożliwiających nałożenie sankcji za naruszenie obowiązków wynikających z rozporządzeń wymienionych w pkt 1 i 2 wynika bezpośrednio z ich regulacji. Zarówno art. 68 rozporządzenia nr 216/2008 jak i art. 16 rozporządzenia nr 1107/2006 stanowią, że każde państwo członkowskie UE

ustanawia sankcje za naruszenie przepisów rozporządzenia, a sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

Tym samym więc wprowadzenie projektowanych przepisów w zakresie kar pieniężnych stanowi wypełnienie obowiązku nałożonego na Rzeczpospolitą Polską rozporządzeniami wspólnotowymi.

Jednocześnie konieczne było dokonanie zmian w załączniku nr 1 do ustawy w zakresie kar związanych z ochroną w lotnictwie cywilnym z uwagi na wejście w życie rozporządzenia Komisji (WE) nr 820/2008.

W stosunku do części nakładanych kar (przewidzianych w art. 209dd – 209dm, przewidziano, że Prezes Urzędu określa zakres naruszenia oraz termin na jego usunięcie. W sytuacji, gdy podmiot usunie naruszenie, które było przyczyną nałożenia niecelowe staje się podejmowanie kroków, które miały skłonić podmiot do przywrócenia stanu zgodnego z prawem.

Ad XI.

Żegluga powietrzna

Dodanie art. 128b i 128c jest związane z wejściem w życie rozporządzenia nr 1315/2007/WE z dnia 8 listopada 2007 r. w sprawie nadzoru nad bezpieczeństwem w zarządzaniu ruchem lotniczym oraz zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 2096/2005 (Dz. Urz. UE L 291/16 z 9.11.2007), które nakłada na Prezesa Urzędu obowiązek sprawowania nadzoru nad zmianami w systemach funkcjonalnych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej oraz podmiotu zapewniającego zarządzanie przepływem ruchu lotniczego (ATFM) lub zarządzającego przestrzenią powietrzną (ASM), a także uprawnia Prezesa Urzędu do opracowania administracyjnych procedur związanych z bezpieczeństwem zmian w systemach funkcjonalnych.

W art. 130 dodano między innymi zmianę w ust. 6 oraz nadano nowe brzmienie ust. 7 (pozostałe ustępy pozostały niezmienione w stosunku do zmiany ustawy przyjętej przez Radę Ministrów). Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (PAŻP) jako instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej, zgodnie z przepisami art. 4 ust. 3 pkt 3 ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej realizuje również zadania polegające na kontrolowaniu z powietrza systemów łączności lotniczej, nawigacji i dozoru przestrzeni powietrznej. Loty kontrolno-pomiarowe

wykonywane przez PAŻP służą m.in. utrzymaniu bezpieczeństwa żeglugi powietrznej przez stały monitoring i kontrolę z powietrza funkcjonowania wszystkich pomocy nawigacyjnych, radiolokacyjnych oraz systemów łączności, należących również do PAŻP. Zadania te realizowane są przy wykorzystaniu dwóch statków powietrznych będących własnością Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

W związku z powyższym loty kontrolno-pomiarowe są wykonywane wyłącznie na potrzeby zapewnienia bezpiecznego i sprawnego funkcjonowania PAŻP i umożliwienia jej zapewnienia służb ruchu lotniczego na poziomie wymaganym przez przepisy międzynarodowe.

W związku z pełną integracją techniczną z Centralnym Biurem Opłat Trasowych EUROCONTROL, które przejęło na siebie proces wystawiania faktur oraz rozliczania należności za wykonane operacje lotnicze w ramach usług nawigacji trasowej w polskiej przestrzeni powietrznej, wobec braku możliwości wyłączenia z opłat nawigacyjnych, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej jest obciążana fakturami za usługi nawigacyjne wyświadczone przez siebie na swoją rzecz. W związku z powyższym istnieje potrzeba rozszerzenia katalogu lotów zwolnionych o loty kontrolno-pomiarowe wykonywane przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego na swoje własne potrzeby.

Zgodnie z przepisami art. 130 ust. 7 instytucja taka ma prawo sfinansować koszty związane z zapewnieniem służb ruchu lotniczego z dotacji celowej z budżetu państwa. Jako, że koszty związane z wykonywaniem lotów kontrolno-pomiarowych w zakresie oblatywania pomocy nawigacyjnych będących własnością PAŻP są wliczone w podstawę kosztową opłat nawigacyjnych pobieranych od użytkowników przestrzeni powietrznej, nie zachodzi konieczność ich finansowania z budżetu państwa. W związku z powyższym w art. 130 ust. 7 ta grupa lotów zwolnionych z opłat została wyłączona z możliwości uzyskania dotacji budżetowej.

Zgodność projektu z prawem Unii Europejskiej

Projektowana regulacja jest zgodna z prawem UE.

Notyfikacja

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych oraz nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu.

BIP

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337) projekt został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Organizacje o charakterze lobbingowym wymienione w rejestrze podmiotów wykonujących zawodową działalność lobbingową (bip.mswia.gov.pl) nie zgłosiły zainteresowania pracami nad projektem ustawy.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Wpływ na sektor finansów publicznych

Całościowy wpływ ustawy na sektor finansów publicznych z uwagi na jej szeroki zakres przedmiotowy i podmiotowy jest w tej chwili trudny do oszacowania, z uwagi na niepewność co do skali zachowań odbiorców przepisów ustawy.

Ustawa przyczyni się do absorpcji środków unijnych w obszarze lotnictwa cywilnego.

W przypadku systemu poszukiwania i ratownictwa lotniczego projekt minimalizuje nakłady ponoszone przez budżet państwa na tę służbę. Bazuje ona na istniejących zasobach zarówno po stronie cywilnej, jak i wojskowej. Nie powoduje to konieczności tworzenia dodatkowych struktur obciążających budżet państwa.

Z części budżetu, którą dysponuje minister właściwy do spraw transportu, będą mogły być ewentualnie refundowane koszty lotów na poszukiwanie i ratownictwo wykonywane przez zespoły HEMS Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (20 do 30 lotów w skali roku, ogólny koszt nie przekroczyłby 450 tys. zł).

Koszty utrzymania ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego (Polska Agencja Żeglugi Powietrznej od dnia 1 stycznia 2009 r.) nie powinny przekroczyć 900 tys. zł.

W przypadku finansowania Urzędu Lotnictwa Cywilnego zasada finansowania z budżetu państwa nie ulegnie zmianie; w odniesieniu do innych przychodów inaczej zostaną określone limity wydatków na realizację zadań Urzędu.

Ustawa ma wpływ na podmioty działające na polskim rynku, takie jak:

- przewoźnicy lotniczy,
- operatorzy tzw. lotnictwa ogólnego, tj. prywatni operatorzy statków powietrznych, usługodawcy – wykonawcy prac lotniczych (opryski, gaszenie pożarów, fotografowanie itp.),
- załogi statków powietrznych, w szczególności piloci i ich związki zawodowe,
- organizacje obsługi technicznej,

- organizacje produkujące, projektujące statki powietrzne,
- zarządzający lotniskami użytku publicznego,
- podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej,
- ośrodki szkolenia lotniczego,
- Polska Agencja Żeglugi Powietrznej.

Podmioty te aktualnie ponoszą część kosztów ULC przez uiszczanie opłat lotniczych za usługi, z których korzystają. Aktualnie – przez przyjętą zasadę oparcia opłat lotniczych na kosztach ULC – należy się spodziewać wzrostu obciążeń ww. podmiotów.

W ustawie proponuje się zniesienie konieczności wnoszenia opłaty skarbowej za czynności urzędowe, za które nie jest pobierana opłata lotnicza, gdyż za czynności podlegające opłacie skarbowej jest pobierana opłata lotnicza.

Przewidywane zmniejszenie wpływów w związku ze zniesieniem zezwoleń/upoważnień na wykonywanie przewozów na terytorium UE/EOG/Szwajcaria, powinno zostać zrekompensowane wzrostem dochodów związanych z dokumentami wydawanymi przewoźnikom z krajów trzecich (wzrost zainteresowania przewozami, zwłaszcza seriami lotów czarterowych).

Trudno jest z góry oszacować skutki finansowe pobierania i nakładania administracyjnych kar pieniężnych i ich wpływ (w zależności od wielkości wpływów) na budżet państwa. Wynika to przede wszystkim z faktu, że ilość kar, które mogą być nałożone oraz ich łączna wartość zależy od zachowania się podmiotów, na które kary te mogą być nałożone. Są to podmioty, które są obowiązane do przestrzegania konkretnych regulacji wspólnotowych. Wypełnianie obowiązków określonych w tych regulacjach nie będzie rodziło konieczności nałożenia kary. Nie można jednakże założyć, że nie dojdzie w ogóle do naruszenia tych przepisów, podobnie jak nie da się przewidzieć ile takich naruszeń będzie miało miejsce i jaka będzie ich skala.

Nie wpłynie na budżet nowelizacja art. 130 ust. 6 i 7. Dotychczas loty kontrolno-pomiarowe nie były wymienione w art. 130 ust. 6. Ich dodanie zatem w pkt 7 tego przepisu oraz wyłączenie zawarte w art. 130 ust. 7 (zwolnienie lotów kontrolno-

-pomiarowych nie będzie objęte dotacją z budżetu państwa) jest całkowicie neutralne dla budżetu państwa.

2. Ocena skutków dla samorządu terytorialnego

W wyniku wprowadzenia przepisów ustawy powinien nastąpić rozwój lotnisk lokalnych i regionalnych i zwiększenie absorpcji środków unijnych.

3. Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje ustawa

- 1) Minister Infrastruktury,
- 2) Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego,
- 3) instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej,
- 4) przewoźnicy lotniczy,
- 5) operatorzy tzw. lotnictwa ogólnego, tj. prywatni operatorzy statków powietrznych,
- 6) organizacje obsługi technicznej,
- 7) organizacje produkujące, projektujące statki powietrzne,
- 8) zarządzający lotniskami użytku publicznego,
- 9) podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej.

Z uwagi na charakter regulowanej materii ustawa ma wpływ na podmioty polskie, z innych państw członkowskich UE oraz państw trzecich, a także na organy władzy publicznej.

W przepisach ustawy odchodzi się od ograniczeń przy zakładaniu lotnisk użytku niepublicznego w stosunku do podmiotów pochodzących z innych państw członkowskich UE.

W celu ułatwienia i rozszerzenia zakresu korzystania z lotnisk użytku niepublicznego, lądowisk i terenów przygodnych, rozszerza się katalog dostępu do lotnisk użytku niepublicznego oraz stosownie przekwalifikowuje obecne lądowiska i inne miejsca przeznaczone do startów i lądowań statków powietrznych.

Przepisy projektu ustawy w zakresie przekazywania danych dotyczących pasażerów będą oddziaływać na następujące podmioty:

- 1) przewoźników lotniczych,

- 2) komendantów właściwych terytorialnie placówek Straży Granicznej,
- 3) obywateli Rzeczypospolitej Polskiej i cudzoziemców, którzy przekraczają granicę państwową.

4. Konsultacje społeczne

Ustawa powstała w ramach prac międzyresortowego Zespołu skupiającego nie tylko przedstawicieli różnych resortów, ale także przedstawicieli portów lotniczych, przewoźników krajowych i zagranicznych, stowarzyszeń i innych podmiotów działających w lotnictwie.

W ustawie w maksymalnym stopniu, w ramach polityki transportowej, starano się uwzględnić wszystkie zgłaszane wnioski i opinie, z odpowiednim uwzględnieniem potrzeb tzw. małego lotnictwa.

Projekt ustawy został przekazany do zaopiniowania przez podmioty zrzeszające przewoźników lotniczych: IATA, Rada Przedstawicieli Linii Lotniczych w Polsce „BARIP”, AOPA POLAND, Aeroklub Polski. Uwagi do projektu zgłosiła Rada Przedstawicieli Linii Lotniczych w Polsce „BARIP”. Uwagi te dotyczyły doprecyzowania w art. 202a ust. 1 projektu, z uwagi na to, że przepis ten dotyczy przekroczenia granic zewnętrznych państw członkowskich oraz uściślenia art. 202a ust. 4 ze względu na to, że coraz więcej przewoźników lotniczych korzysta przy odprawie pasażerów z firm zewnętrznych. „BARIP” podniósł również, że przewoźnicy lotniczy celem gromadzenia danych pasażerskich dokonują stosownych ustawień w swoich systemach odpraw z wyprzedzeniem. Jednak nie jest możliwe dostarczenie danych dla wybranego rejsu, jeżeli nie dokonano odpowiedniego ustawienia w systemie odpraw na danej trasie w momencie jej „uruchamiania”. Uwagi te nie zostały uwzględnione w projekcie. Odnosząc się do ww. uwag, należy zauważyć, że zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 562/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. ustanawiającym wspólnotowy kodeks zasad regulujących przepływ osób przez granice (kodeks graniczny Schengen), Straż Graniczna jest organem właściwym do wykonywania kontroli na granicach zewnętrznych UE. Jednakże do czasu stosowania pełnego dorobku Schengen przez Rzeczpospolitą Polską jest utrzymana kontrola graniczna osób przekraczających granice także z państw UE, w tym państw strefy Schengen.

Tym samym z chwilą przystąpienia naszego kraju do stosowania całego dorobku Schengen i zniesienia kontroli granicznej na granicach (w ruchu) między państwami członkowskimi UE, loty te stracą status lotów międzynarodowych, a kontrola graniczna przestanie być wykonywana wobec pasażerów tych lotów. W takiej sytuacji wnioski o przekazanie danych osobowych pasażerów odbywających loty między państwami strefy Schengen nie będą formułowane. Odnosząc się do uwagi dotyczącej art. 202a ust. 4 nowelizowanej ustawy, należy zauważyć, że zgodnie z dyrektywą obowiązek przesyłania danych spoczywa na przewoźnikach, tym samym właściwy komendant placówki może wystąpić z wnioskiem o przekazanie informacji jedynie do przewoźnika, a nie do innego podmiotu wykonującego czynności odpraw na zlecenie przewoźnika. Natomiast kwestia możliwości dostarczania danych osobowych, z uwagi na stosowany system odprawy, ma charakter techniczny. System powinien umożliwiać przesyłanie danych w przypadku wniosku uprawnionego organu.

Część nowelizacji dotycząca wykonania prawa wspólnotowego, które weszło w życie w 2007 i 2008 r. została skonsultowana z następującymi podmiotami środowiska lotniczego:

- 1) Aeroklub Polski,
- 2) Aviation Security Training Center Sp. z o.o.,
- 3) CML Centrum Medyczne LIM, Warszawa,
- 4) CML Główny Ośrodek Badań Lotniczo-Lekarskich Aeroklubu Polskiego we Wrocławiu,
- 5) Centrum Medycyny Lotniczej Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej, Warszawa,
- 6) EUROLOT S.A.,
- 7) Exin Sp. z o.o.,
- 8) GDN Airport Services Sp. z o.o.,
- 9) Nowy Przewoźnik Sp. z o.o.,
- 10) IATA, Warszawa,
- 11) Krajowa Rada Lotnictwa,
- 12) Krajowe Towarzystwo Lotnicze AOPA POLAND,
- 13) Naczelna Izba Lekarska,
- 14) Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Główny Ośrodek Badań Lotniczo-

- Lekarskich Aeroklubu Polskiego – Wojewódzka Przychodnia Sportowo-
-Lekarska, Wrocław,
- 15) Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków – Balice Sp. z o.o.,
 - 16) Międzynarodowy Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy Gdańsk – Trójmiasto Sp. z o.o.,
 - 17) Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach – GTL S.A.,
 - 18) Międzynarodowy Port Lotniczy Poznań – Ławica Sp. z o.o.,
 - 19) Port Lotniczy Wrocław S.A.,
 - 20) Port Lotniczy Szczecin – Goleniów Sp. z o.o.,
 - 21) Port Lotniczy Bydgoszcz,
 - 22) Port Lotniczy Rzeszów – Jasionka,
 - 23) Port Lotniczy Łódź – Lublinem,
 - 24) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”,
 - 25) GTL LOT Usługi lotniskowe Sp. z o.o.,
 - 26) LOT Catering Sp. z o.o.,
 - 27) LOT Ground Services Sp. z o.o.,
 - 28) Lotnicze Przedsiębiorstwo Usługowe HELISECO Sp. z o.o.,
 - 29) KRK Airport Services Sp. z o.o.,
 - 30) WSK „PZL-Rzeszów” S.A.,
 - 31) Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego „PZL-KALISZ” S.A.,
 - 32) PZL Mielec Sp. z o.o.,
 - 33) Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego-Poznań Sp. z o.o.,
 - 34) Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego „PZL-Warszawa II” S.A.,
 - 35) Zakład Narzędziowy „PZL-Mielec” Sp. z o.o.,
 - 36) NSZZ „Solidarność 80” Region Mazowsze K.Z. Nr 25 w P.P. „Porty Lotnicze”,
 - 37) NSZZ „Solidarność” Region Mazowsze K.Z. Nr 2937 w P.P. „Porty Lotnicze”,
 - 38) NSZZ Pracowników Umysłowych P.P. „Porty Lotnicze”,
 - 39) NSZZ „Solidarność”,
 - 40) Ogólnopolski Związek Zawodowy Lekarzy,
 - 41) OPZZ Konfederacja Pracy,
 - 42) PETROLOT Sp. z o.o.,
 - 43) POZ Airport Services Sp. z o.o.,
 - 44) P.P.H.U. POL TRANS CATERING.
 - 45) PLL LOT S.A.,

- 46) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej,
- 47) Polskie Centrum Kształcenia Lotniczego,
- 48) Sky Express Sp. z o.o.,
- 49) Sky Taxi Sp. z o.o.,
- 50) Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej Lotnicze Pogotowie Ratunkowe,
- 51) Warsaw Airport Services Sp. z o.o.,
- 52) White Eagle Aviation S.A.,
- 53) WIZZ AIR, Pyrzowice,
- 54) AIG Polska TU S.A.,
- 55) TU ALLIANZ Polska S.A.,
- 56) COMMERCIAL UNION Polska-TU Ogólnych S.A.,
- 57) GENERALI TU S.A.,
- 58) Polskie Towarzystwo Ubezpieczeń S.A.,
- 59) PZU S.A.,
- 60) TUiR WARTA S.A.,
- 61) Polskie Towarzystwo Reasekuracji S.A.,
- 62) Polskie Forum Osób Niepełnosprawnych,
- 63) Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej, Warszawa,
- 64) Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego PZL – Świdnik S.A.,
- 65) Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego „PZL-Warszawa II” S.A.,
- 66) Związek Regionalnych Portów Lotniczych,
- 67) Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego,
- 68) Związek Zawodowy Naziemnego Personelu Lotniczego,
- 69) Związek Zawodowy Personelu Pokładowego,
- 70) Związek Zawodowy Pilotów Komunikacyjnych,
- 71) Związek Zawodowy Pilotów Liniowych,
- 72) Związek Zawodowy Pracowników Lotnictwa Cywilnego,
- 73) Związek Zawodowy Pracowników PLL LOT S.A.,
- 74) Związek Zawodowy Pracowników Portu Lotniczego Warszawa – Okęcie,
- 75) Związek Zawodowy Pracowników PPL, pracowników spółek z udziałem przedsiębiorstwa i lotnisk niekomunikacyjnych,
- 76) Związek Zawodowy Pracowników Ruchu Lotniczego,
- 77) Związek Zawodowy Pracowników Technicznych Ruchu Lotniczego.

Uwagi zgłoszone przez konsultantów społecznych o charakterze porządkowym i legislacyjnym zostały uwzględnione w projekcie.

Konsultanci społeczni zgłosili ponadto szereg propozycji dodatkowych zmian w ustawie. Propozycje te nie zostały uwzględnione, ze względu na konieczność zachowania celu przyjmowanej zmiany. Uwzględnione zostały jedynie propozycje dotyczące ściśle wykonania prawa Unii Europejskiej.

Z tego względu nie została uwzględniona między innymi propozycja Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” dotycząca zmian w art. 66, 76 oraz art. 78 ustawy – Prawo lotnicze, a także uwaga Aeroklubu Polskiego.

Konsultanci zgłosili ponadto następujące uwagi o charakterze merytorycznym dotyczące wykonania prawa UE:

A. Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków – Balice Sp. z o.o. wskazał na wzrost kosztów, jakie może spowodować przejęcie przez zarządzającego lotniskiem kontroli nad Służbą Ochrony Lotniska. Uwaga nie została uwzględniona, gdyż kwestia ta została już rozstrzygnięta w nowelizacji, a obecnie przyjęte rozwiązanie ma na celu jedynie zwiększenie elastyczności projektowanej regulacji.

MPL Balice postuluje ponadto, aby zmienić art. 179 ust. 7 pkt 2. Zgodnie z art. 179 w przypadku ograniczenia liczby zezwoleń na wniosek zarządzającego portem lotniczym, wybór przedsiębiorców dokonywany jest w drodze konkursu organizowanego przez:

- 1) zarządzającego portem lotniczym, jeżeli podobnej obsługi nie świadczy on sam oraz jeżeli nie ma bezpośredniej lub pośredniej kontroli nad podmiotem świadczącym takie usługi oraz nie posiada udziałów w żadnym takim podmiocie;
- 2) Prezesa Urzędu po konsultacji z zarządzającym portem lotniczym i komitetem przewoźników lotniczych użytkujących port lotniczy.

W drugim przypadku wyboru dokonuje Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, jako centralny organ administracji rządowej właściwy w sprawach lotnictwa cywilnego jedynie konsultując swą decyzję z zarządzającym portem lotniczym i komitetem przewoźników lotniczych użytkujących port lotniczy. Proponowana przez MPL Kraków – Balice zmiana słowa „po konsultacji” na „w porozumieniu” faktycznie

doprowadziłyby do współdecydowania o wyborze przedsiębiorcy przez zarządzającego portem lotniczym w sytuacji, w której podobną obsługę świadczy on sam oraz jeżeli ma bezpośrednią lub pośrednią kontrolę nad podmiotem świadczącym takie usługi oraz posiada udziały w takim podmiocie. Należy wskazać, że również dyrektywa Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty wskazuje na konieczność przeprowadzenia „konsultacji” ze wskazanymi powyżej podmiotami. Przepisy ustawy mają implementować do polskiego porządku prawnego zapisy dyrektywy i nie mogą zmieniać intencji europejskiego prawodawcy. Projektowana regulacja została jednak doprecyzowana w taki sposób, aby wyraźnie wskazywała, w jakich sytuacjach Prezes Urzędu organizuje konkurs.

B. Szereg uwag zgłosiło Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”. Uwzględniona została uwaga dotycząca wysokości nakładanych przez Prezesa kar administracyjnych, w szczególności kary określone w art. 209df zostały obniżone. Należy w tym miejscu podkreślić, że w zakresie wysokości kar nie wszyscy konsultanci społeczni byli zgodni, gdyż niektórzy (SrintAir) postulowali ich podwyższenie.

Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” postulowało także zmiany dotyczące art. 179, przez wskazanie, że „proponowana liberalizacja dostępu do świadczenia usług obsługi naziemnej nie jest wymagana przez prawo europejskie (...)”.

Zgodnie z preambułą do dyrektywy 96/67 jednym z celów jej wprowadzenia jest wyeliminowanie ograniczeń w swobodzie świadczenia usług i zagwarantowanie swobodnego dostępu do rynku usług obsługi naziemnej. Zgodnie z art. 6 ww. dyrektywy państwa członkowskie mają podjąć działania mające na celu zapewnienie podmiotom świadczącym usługi handlingowe swobodnego dostępu do rynku. Ograniczenie liczby podmiotów upoważnionych do wykonywania usług jest uprawnieniem państwa członkowskiego, nie zaś jego obowiązkiem i może być zastosowane pod ściśle określonymi warunkami.

PPL wskazał także, że „takie rozwiązanie może negatywnie odbić się na kondycji małych portów lotniczych, które dużą część dochodów czerpią z działalności handlingowej.”.

Zgodnie z projektem nowelizacji ustawy ograniczenia w portach lotniczych, w których roczna wielkość ruchu jest mniejsza niż 2 mln pasażerów lub 50 tys. ton ładunku, może wprowadzić zarządzający danym lotniskiem.

C. LOT Catering Sp. z o.o. postulował między innymi możliwość uzyskania promesy dla przedsiębiorstwa ubiegającego się o zezwolenia na świadczenie usług obsługi naziemnej. Uwaga ta nie może zostać uwzględniona. Instytucja promesy uzyskania zezwolenia na wykonywanie usług obsługi naziemnej nie została przewidziana dyrektywą Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty. Ponadto mając na uwadze konieczność zapewnienia efektywnie działających usług obsługi naziemnej w danym porcie lotniczym (zakładając dodatkowo możliwość ograniczenia liczby agentów) nie wydaje się być zasadne wprowadzenie instytucji promesy. Brak jakiejkolwiek uznaniowości przy wydawaniu zezwolenia dodatkowo sprzeciwia się jej wprowadzeniu do przepisów prawa lotniczego.

D. Pozycję zmiany w art. 130 ust 6 i 7 zgłosiła Polska Agencja Żeglugi Powietrznej. Uwaga ta została uwzględniona.

E. SrintAir Sp. z o.o. zgłosił m.in. uwagi dotyczące projektowanego art 171a i 171b, jak również artykułów od 175 do 186.

Wniosek dotyczący usunięcia projektowanego art. 171a jest bezpodstawny. Wynikająca z ust. 1 konieczność legitymowania się przez przewoźnika dokumentem ubezpieczeniowym wynika zarówno z zapisów rozporządzenia 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych, jak i przepisów rozporządzenia nr 1008/08/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty. Ponadto, projektowane zapisy służą doprecyzowaniu systemu stosowania sankcji w przypadku braku ważnego ubezpieczenia OC przewoźnika lotniczego (taki obowiązek na państwo członkowskie nakłada art. 8 ust. 4 i 5 ww. rozporządzenia 785/2004).

Odnośnie art. 171b należy zauważyć, że uwaga ta jest niezasadna z uwagi na fakt, iż artykuł powyższy odnosi się do sytuacji, w której postępowanie upadłościowe zostało

otwarte przeciwko przewoźnikowi lotniczemu, a nie do przypadku, gdy to sam podmiot składa wniosek o ogłoszenie upadłości. Otwarcie postępowania upadłościowego przeciwko przewoźnikowi nie musi oznaczać, że sąd podejmie decyzję o ogłoszeniu upadłości przewoźnika, wskazuje jednakże na występowanie problemów w podmiocie. Powyższe przepisy są zgodne z rozporządzeniem nr 1008/2008/WE (4 pakiet).

W odniesieniu do uwag dotyczących art. 175 – 186 wnioskodawca wyjaśnia, że zgodnie z projektowanym brzmieniem art. 180 ust. 2 zarządzający lotniskiem użytku publicznego obowiązany jest umożliwić korzystanie przez przedsiębiorców świadczących obsługę naziemną na rzecz innych użytkowników oraz użytkowników wykonujących obsługę własnych rejsów z urządzeń i przestrzeni lotniska na zasadach niepowodujących dyskryminacji i nieograniczających możliwości uczciwej konkurencji. Ponadto, propozycje przepisów art. 181b dotyczące szczegółowych warunków przeprowadzania konkursów przez zarządzającego mają na celu zapewnić funkcjonowanie mechanizmów konkurencyjnych opartych na obiektywnych i jasno określonych zasadach. Specyfika działalności Poczty Polskiej została uwzględniona w projekcie nowelizacji.

F. PZU S.A. zgłosiło uwagi o charakterze porządkowym.

5. Wpływ na rynek pracy

Ustawa wpłynie pozytywnie na rynek pracy, gdyż rozwój i budowa nowych lotnisk oraz ich eksploatacja stworzy nowe miejsca pracy.

6. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Ustawa wywrze pozytywny wpływ w tym zakresie, gdyż stworzenie uproszczonych, czytelnych warunków i procedur w zakresie inwestycji lotniskowych, zarządzania lotniskami, sprawowania nadzoru oraz wykonywania przewozów i usług lotniczych wpłynie korzystnie na przedsiębiorców w branży lotniczej.

Jednocześnie niektóre z proponowanych zmian, np. ograniczenie obowiązku rozdzielności księgowej jedynie do większych portów lotniczych, pozytywnie wpłyną na swobodę działania polskich przedsiębiorstw, ograniczając

dotychczasowe wymogi, a tym samym mogą przyczynić się do wzrostu ich konkurencyjności.

Ustawa przyczyni się ponadto do zwiększenia bezpieczeństwa operacji lotniczych.

7. Wpływ na sytuację i rozwój regionalny

Jednym z celów podejmowanych działań legislacyjnych było stworzenie podstaw prawnych do uaktywnienia lotnisk regionalnych i przewozów z tych lotnisk, a także wprowadzenie do systemu prawnego pojęcia lotniska lokalnego jako obiektu zaspokajającego zbiorowe potrzeby ludności. Należy się więc spodziewać rozwoju tych regionów na bazie działalności lotniczej.



201

URZĄD
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ STANU

Mikołaj Dowgielewicz

Min.MD/ 1285/09/DP/kz

Warszawa, dnia 22 maja 2009 r.

Pan Maciej Berek
Sekretarz Rady Ministrów

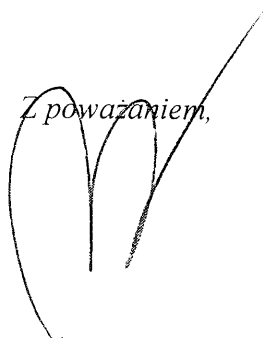
Opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze wyrażona na podstawie art. 9 pkt 3 w związku z art. 2 ust. 1 pkt 2 i ust. 2 pkt 2a ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. Nr 106, poz. 494, z późn. zm.) przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej Mikołaja Dowgielewicza

Szanowny Panie Ministrze,

W związku z przedłożonym projektem ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze w wersji uwzględniającej ustalenia Rady Ministrów (pismo nr RM-10-36-09) pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

Przedmiotowy projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem,



Do uprzejmej wiadomości:

Pan Cezary Grabarczyk
Minister Infrastruktury