



Warszawa, 23 lutego 2012 r.

SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VII kadencja

Pani
Ewa Kopacz
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. i na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu niżej podpisani posłowie wnoszą projekt ustawy:

**- o zmianie ustawy o przygotowaniu
finalowego turnieju Mistrzostw Europy
w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012.**

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy pana posła Jakuba Rutnickiego.

(-) Małgorzata Adamczak; (-) Andrzej Biernat; (-) Jerzy Borowczak;
(-) Łukasz Borowiak; (-) Krzysztof Brejza; (-) Beata Bublewicz;
(-) Andrzej Buła; (-) Janusz Cichoń; (-) Piotr Cieśliński; (-) Arkady Fiedler; (-) Krzysztof Gadowski; (-) Magdalena Gąsior-Marek; (-) Andrzej Gut-Mostowy; (-) Iwona Guzowska; (-) Stanisław Huskowski; (-) Michał Jaros; (-) Leszek Jastrzębski; (-) Andrzej Kania; (-) Jacek Kozaczyński;
(-) Agnieszka Kozłowska-Rajewicz; (-) Robert Kropiwnicki; (-) Stanisław Lamczyk; (-) Katarzyna Matusik-Lipiec; (-) Małgorzata Niemczyk;
(-) Tomasz Piotr Nowak; (-) Maciej Orzechowski; (-) Konstanty Oświęcimski; (-) Zbigniew Pacelt; (-) Paweł Papke; (-) Agnieszka Pomaska;
(-) Grzegorz Raniewicz; (-) Ireneusz Raś; (-) Dorota Rutkowska; (-) Jakub Rutnicki; (-) Marek Rząsa; (-) Wojciech Saługa; (-) Michał Szczerba;
(-) Marcin Świącicki; (-) Cezary Tomczyk; (-) Robert Tyszkiewicz;
(-) Monika Wielichowska; (-) Mariusz Witczak; (-) Radosław Witkowski;
(-) Ewa Wolak; (-) Marek Wójcik; (-) Renata Zaremba; (-) Jerzy Ziętek.

Ustawa
z dnia 2012 r.

o zmianie ustawy o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej
UEFA EURO 2012

Art. 1. W ustawie z dnia 7 września 2007 r. o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 (Dz. U. z 2010 r. Nr 26, poz. 133 i Nr 127, poz. 857) po art. 38 dodaje się art. 38a w brzmieniu:

„Art. 38a. W okresie od dnia 1 czerwca 2012 r. do dnia 4 lipca 2012 r., nie stosuje się ograniczeń w zakresie operacji lotniczych obejmujących starty i lądowania w porze dziennej i nocnej wynikających z wymagań w zakresie ochrony środowiska, w następujących portach lotniczych:

- 1) Porcie Lotniczym Kraków - Balice;
- 2) Porcie Lotniczym Katowice - Pyrzowice;
- 3) Porcie Lotniczym Poznań – Ławica;
- 4) Porcie Lotniczym Wrocław - Strachowice;
- 5) Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy;
- 6) Porcie Lotniczym Chopina w Warszawie.

Art. 2. Ustawa wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

UZASADNIENIE

W okresie od dnia 8 czerwca 2012 r. do dnia 1 lipca 2012 r. w Polsce i Ukrainie odbędzie się finałowy turniej Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012. W ramach przygotowań do organizacji tego turnieju, strona polska udzieliła UEFA szeregu gwarancji dotyczących kwestii infrastrukturalnych, organizacyjnych, jak również formalno prawnych z nim związanych, m.in. gwarancji nr 18, w której zobowiązała się do niewprowadzania w okresie rozpoczynającym się na tydzień przed meczem inauguracyjnym finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 i upływającym trzy dni po meczu finałowym tego turnieju żadnych ograniczeń lotów nocnych w portach lotniczych miast gospodarzy UEFA EURO 2012.

Tymczasem w tym obszarze funkcjonują ograniczenia w wykonywaniu operacji nocnych w portach lotniczych miast gospodarzy mistrzostw Europy w piłce nożnej - UEFA EURO 2012. Ograniczenia te zostały wprowadzone w drodze uchwał sejmików wojewódzkich do powszechnie obowiązującego porządku prawnego w okresie po złożeniu gwarancji nr 18 przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz innych sygnatariuszy. W chwili podejmowania uchwał sejmików nie brano pod uwagę zobowiązań wynikających z gwarancji nr 18.

Zatem w celu realizacji tej gwarancji jak również zapewnienia jak najbardziej sprawnego, bezpiecznego i efektywnego przebiegu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 w Polsce, zachodzi konieczność wprowadzenia w ustawie z dnia 7 września 2007 r. o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 (Dz. U. z 2010 r. Nr 26, poz. 133 i Nr 127, poz. 857) stosownego przepisu. W przepisie tym proponuje się, aby w określonych portach lotniczych, w okresie od dnia 1 czerwca 2012 r. do dnia 4 lipca 2012 r., nie miały zastosowania ograniczenia w zakresie operacji lotniczych obejmujące starty i lądowania w porze dziennej i nocnej wynikające z wymagań w zakresie ochrony środowisku.

Należy podkreślić, że dopiero w chwili obecnej istnieją wystarczająco pełne dane umożliwiające podjęcie decyzji odnośnie stosownej ingerencji legislacyjnej, która umożliwi zniesienie ograniczeń środowiskowych dotyczących lotów zarówno nocnych, jak i dziennych. Warto przy tym podkreślić, że planowane wydarzenie w postaci Turnieju Finałowego

Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA 2012 ma charakter epizodyczny i nadzwyczajny, taki też będzie miał charakter projektowany przepis.

Wśród czynników wpływających na pełną zasadność umożliwienia przeprowadzania odpowiednich operacji lotniczych należy wymienić:

- 1) Fakt otrzymywania od początku roku 2012 przez podmiot koordynujący ruchem lotniczym na odpowiednich lotniskach na czas finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 (dalej również jako „EURO 2012” lub „Turniej”) bardzo dużej liczby zgłoszeń na loty w tym okresie (koordynator prowadzi m.in. tak zwany proces zarządzania slotami). Na chwilę obecną na czas EURO 2012 przewiduje się następującą liczbę operacji lotniczych w Miastach Gospodarzach w okresie poddanym kalkulacji slotowej tj. od 1 czerwca do 8 lipca 2012: Gdańsk - 4431, Poznań - 3156, Warszawa – 16856, Wrocław - 2931. Liczby te oraz godziny na które aplikacje są składane jednoznacznie wskazują, że dla zapewnienia przyjęcia odpowiedniej liczby samolotów a następnie skoordynowanego i efektywnego ich wylotu duża część z tych specjalnych lotów musi nastąpić w porze nocnej. Jest to również standardowa praktyka związana z największymi wydarzeniami sportowymi, w szczególności piłkarskimi na świecie, gdzie po zakończeniu meczu, co zwykle ma miejsce około godziny 22.30, duża część kibiców udaje się bezpośrednio na lotnisko skąd samoloty odlatują przez następnych kilka godzin. Dzięki temu kibice Ci nie muszą „koczować” na lotniskach, a porty lotnicze nie są następnie „zakorkowane” przez dodatkowe, specjalne loty w kolejnych dniach.
- 2) Decyzje aż 13 z 16 drużyn narodowych uczestniczących w EURO 2012 o zlokalizowaniu swoich baz pobytowych na terenie Polski. Finalne ogłoszenie odpowiednich lokalizacji zostało dokonane przez UEFA w dniu 6 lutego 2012 r. Ta, co do zasady, bardzo korzystna ekonomicznie i wizerunkowo dla Polski decyzja niesie ze sobą jednocześnie szereg konsekwencji logistycznych, w tym związanych z częstymi przelotami drużyn pomiędzy Polską a Ukrainą. Po meczach rozegranych na Ukrainie, odpowiednie zespoły zwykle w ten sam wieczór/noc będą wracać do swoich baz pobytowych na terenie Polski. Odpowiednie operacje będą siłą rzeczy przeprowadzane w nocy a samolotom drużyn towarzyszy zwykle kilka dodatkowych maszyn ze specjalnymi gośćmi etc. Dodatkowo centra pobytowe mogą być miejscami do których kierować się będą dodatkowe grupy kibiców, sponsorów i inne, które wspierają swoje drużyny również w ramach otwartych sesji treningowych. Ponieważ samoloty z ww. gośćmi nie mają pierwszeństwa w stosunku

do ruchu rozkładowego oraz na lotniskach gdzie większość slotów nocnych jest już zarezerwowana dla ruchu rozkładowego dodatkowe samoloty nie będą mogły lądować i startować w oczekiwanym czasie (noc). Przykładowo w przypadku Poznania ograniczenia nocne zezwalają tylko na 12 operacji nocnych z czego 4 mogą być wykonane przez samoloty „pasażerskie”, przy czym należy się spodziewać, że aż 3 operacje w odpowiednich okresach będą wykorzystywane przez reprezentację Portugalii, która posiada swoje centrum pobytowe w okolicy Poznania i wracając w nocy z meczu na Ukrainie wykorzystywać będzie właśnie 3 samoloty. Z kolei np. w Warszawie liczba wszystkich operacji nocnych nie może przekroczyć 40, co również jest zdecydowanie niewystarczające przy wzięciu pod uwagę liczby dotychczasowych i oczekiwanych zgłoszeń na czas Turnieju.

Na podstawie zgłoszeń na loty uzyskanych przez podmiot koordynujący rozkłady lotów podczas UEFA EURO 2012, wiadomo już iż wpływające zgłoszenia na dodatkowe loty dotyczą w szczególności dni meczowych i dni z nimi sąsiadujących, i tak dla Poznania oznacza to dodatkowe 28 lotów w okresie 9-11 czerwca, 24 loty w okresie 13-15 czerwca i 66 lotów w okresie 17-20 czerwca. W związku z obowiązującymi ograniczeniami środowiskowymi oznacza to brak możliwości przyjęcia przez Poznań dodatkowych 39 lotów związanych z EURO. Dane te będą się zmieniały in plus wraz z napływem kolejnych zgłoszeń. W przypadku Warszawy najwięcej zgłoszeń wpłynęło dotychczas na okres 27-29 czerwca (półfinał turnieju). Zgłoszenia sięgające 68 operacji znacznie przekraczają obowiązujące w Warszawie ograniczenia środowiskowe (40).

3) Brak lub czasowe zniesienie/ograniczenie restrykcji odnośnie lotów nocnych w innych europejskich krajach organizujących największe imprezy piłkarskie – Austria / Szwajcaria (UEFA EURO 2008), Niemcy (FIFA World Cup 2006), Portugalia (UEFA EURO 2004). W Portugalii i Szwajcarii zniesienie restrykcji i ograniczeń nocnych było elementem przygotowań do odpowiednich Turniejów i następowało dopiero w momencie posiadania obszernych danych dotyczących oczekiwanego ruchu lotniczego tj. na kilka miesięcy przed tymi imprezami.

Odnosnie zakresu regulacji obejmującej także zniesienie odpowiednich restrykcji co do lotów dziennych, należy wskazać, że loty dzienne są realizowane przede wszystkim w oparciu o zdolności operacyjne lotniska i kwestie środowiskowe nie stanowią tu co do zasady ograniczeń, niemniej mając na uwadze możliwy bardzo wysoki wzrost liczby połączeń w

trakcie Turnieju, w ramach działań prewencyjnych i zabezpieczających, wprowadzenie odpowiedniego zapisu wydaje się także zasadne.

Co do objęcia regulacją odpowiednich portów lotniczych należy wskazać, że poza absolutnie kluczowymi portami z czterech polskich Miast Gospodarzy Turnieju (Gdańsk, Poznań, Warszawa, Wrocław), są nimi także porty lotnicze w Krakowie i Katowicach. W Krakowie i jego okolicach będą mianowicie znajdować się centra pobytowe aż trzech reprezentacji: Anglii, Holandii i Włoch, natomiast Katowice są głównym portem wspierającym dla lotniska we Wrocławiu.

Obsłużenie Turnieju bez zniesienia ograniczeń może spowodować znaczne opóźnienia nie tylko na lotniskach, ale i w całym sektorze transportowym. Opóźnienia w ruchu lotniczym dotkną wszystkie jego elementy czyli ruch rozkładowy, ruch czarterowy i oczywiście ruch turniejowy.

Projektowana ustawa, która czasowo zniesie ograniczenia w lotach dziennych i nocnych w portach lotniczych miast gospodarzy Turnieju Finałowego Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA 2012 wpłynie pozytywnie na gospodarkę oraz na funkcjonowanie przedsiębiorstw, głównie zarządzających portami lotniczymi oraz przewoźników lotniczych realizujących loty podczas imprezy. Ponadto proponowane regulacje wpłyną na zwiększenie przepustowości i dostępności portów lotniczych oraz przestrzeni powietrznej w okresie od 1 czerwca 2012 r. do 4 lipca 2012 r.

Projektowana regulacja nie spowoduje skutków finansowych dla budżetu państwa oraz budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Projektowana regulacja nie jest objęta prawem Unii Europejskiej.

Warszawa, 6 marca 2012 r.

BAS-WAPEiM-544/12

Pani Ewa Kopacz
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

**Opinia prawna w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej
poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o przygotowaniu finałowego
turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012
(przedstawiciel wnioskodawców: poseł Jakub Rutnicki)**

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 r. – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (M.P. z 2011 r. poz. 32) sporządza się następującą opinię:

I. Przedmiot projektu ustawy

Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 przewiduje dodanie do zmienianej ustawy jednego przepisu. Zgodnie z projektem, w okresie od dnia 1 czerwca 2012 r. do dnia 4 lipca 2012 r. nie stosowałyby się ograniczeń w zakresie operacji lotniczych obejmujących starty i lądowania w porze dziennej i nocnej wynikających z wymagań w zakresie ochrony środowiska w sześciu wymienionych w projekcie portach lotniczych.

Ustawa ma wejść w życie z dniem ogłoszenia.

II. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem

Projekt ustawy w sposób bardzo ogólny stanowi o wyłączeniu ograniczeń w zakresie operacji lotniczych wynikających z wymagań w zakresie ochrony środowiska – nie odwołuje się do podstaw prawnych, z których takie ograniczenia wynikają lub mogą wynikać. Nie pozwala to na jednoznaczne ustalenie zakresu przedmiotowego projektu, a w konsekwencji – na precyzyjne ustalenie znajdujących zastosowanie aktów prawa Unii Europejskiej. W konkretnych przypadkach może być trudne do ustalenia, czy dane ograniczenie wynika wyłącznie z wymagań w zakresie ochrony środowiska, wyłącznie z innych wymagań, czy też z wymagań dotyczących ochrony środowiska oraz z innych przyczyn.

Niezależnie od powyższego zastrzeżenia należy przywołać dyrektywę 2002/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 marca 2002 r. w

sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzania ograniczeń odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 85 z 28.3.2002 r., s. 40, ze zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdział 7, tom 6, s. 96, ze zm.).

Wprawdzie dyrektywa została wydana na podstawie przepisów dotyczących transportu (art. 80 ust. 2 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską – obecnie art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej), ale w preambule znajdują się odwołania do ochrony środowiska naturalnego (w szczególności motyw 1 i motyw 6). Ponadto przepis art. 4 ust. 3 wyraźnie zaznacza, że celem działań podejmowanych na podstawie dyrektywy jest ochrona środowiska.

Dyrektywa ma na celu m.in. ułatwienie wprowadzania ograniczeń działalności w jednolity sposób na poziomie portów lotniczych dla ograniczenia lub zmniejszenia liczby osób znacząco dotkniętych szkodliwymi skutkami hałasu, popieranie rozwoju przepustowości portów lotniczych w harmonii ze środowiskiem naturalnym, ułatwianie osiągania celów zmierzających do osłabiania hałasu w każdym z portów lotniczych, umożliwienie wyboru dostępnych środków w celu osiągnięcia maksymalnych korzyści najmniejszym kosztem dla środowiska naturalnego (art. 1 dyrektywy).

Dyrektywa umożliwia państwom członkowskim podejmowanie różnych działań, które prowadzić będą do ograniczenia poziomu hałasu w portach lotniczych (art. 4 dyrektywy). Jedną z możliwości jest podjęcie przez państwa członkowskie działań polegających na wprowadzaniu ograniczeń działalności o charakterze częściowym, wpływających na działalność cywilnych poddzwiękowych statków powietrznych według pory dnia (art. 5 ust. 1 w zw. z art. 2 lit. e dyrektywy).

Należy zaznaczyć, że zgodnie z art. 4 ust. 3 akapit drugi Traktatu o Unii Europejskiej, państwa członkowskie podejmują wszelkie środki ogólne lub szczególne właściwe dla zapewnienia zobowiązań wynikających z traktatów lub aktów instytucji Unii.

III. Analiza przepisów projektu pod kątem ustalonego stanu prawa Unii Europejskiej

Jak zaznaczono w punkcie II niniejszej opinii, odwołanie się w projekcie ustawy do ograniczeń w zakresie operacji lotniczych, które wynikają lub mogą wynikać z niedookreślonych „wymagań w zakresie ochrony środowiska” uniemożliwia precyzyjne ustalenie zakresu przedmiotowego projektu ustawy. Niemniej należy przyjąć, że projekt prowadzi do czasowego uchylenia możliwości stosowania niektórych postanowień aktów prawnych Unii Europejskiej, a w szczególności dyrektywy 2002/30/WE. Dyrektywa jest implementowana do prawa polskiego przepisami art. 71a ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 626, ze zm.) i rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 stycznia 2007 r. w sprawie

określenia zakresu informacji wymaganych do wydania decyzji o wprowadzeniu ograniczeń lub zakazów wykonywania operacji lotniczych w celu ograniczenia hałasu emitowanego na lotnisku (Dz. U. Nr 21, poz. 133). Przyjęcie projektowanej ustawy oznaczałoby, że ograniczenia już wprowadzone na podstawie dyrektywy i implementujących ją przepisów krajowych nie byłyby czasowo stosowane, a nowe – nawet gdyby zostały wprowadzone - nie mogłyby być stosowane. Takie rozwiązanie jest sprzeczne z postanowieniami dyrektywy w związku z art. 4 ust. 3 akapit drugi Traktatu o Unii Europejskiej prowadzi bowiem do czasowego uniemożliwienia stosowania jednego z przewidzianych w dyrektywie środków ochrony środowiska przed hałasem.

IV. Konkluzje

Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 jest niezgodny z prawem Unii Europejskiej, a w szczególności z dyrektywą 2002/30/WE w związku z art. 4 ust. 3 akapit drugi Traktatu o Unii Europejskiej.

Szef Kancelarii Sejmu

Lech Czapla

Warszawa, 6 marca 2012 r.

BAS-WAPEiM-545/12

Pani Ewa Kopacz
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia w sprawie stwierdzenia, czy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Jakub Rutnicki) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu

Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 przewiduje dodanie do zmienianej ustawy jednego przepisu. Zgodnie z projektem, w okresie od dnia 1 czerwca 2012 r. do dnia 4 lipca 2012 r. nie stosowałyby się ograniczeń w zakresie operacji lotniczych obejmujących starty i lądowania w porze dziennej i nocnej wynikających z wymagań w zakresie ochrony środowiska w sześciu wymienionych w projekcie portach lotniczych.

Projekt ustawy jest niezgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt ustawy o zmianie ustawy o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 nie jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu.

Szef Kancelarii Sejmu

Lech Czapla