

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629 i 1637) wprowadza się następujące zmiany:

1) odnośnik nr 1 otrzymuje brzmienie:

„¹⁾ Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia:

- 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 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.);
- 3) 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 (IACA) (Dz. Urz. WE L 302 z 01.12.2000, str. 57; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 5, t. 4, str. 75);
- 4) 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);

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej, ustawę z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, ustawę z dnia 8 marca 2013 r. o środkach ochrony roślin oraz ustawę z dnia 8 listopada 2017 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym.

- 5) dyrektywy 2004/82/WE 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);
 - 6) 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);
 - 7) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych (Dz. Urz. UE L 70 z 14.03.2009, str. 11);
 - 8) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/11/UE z dnia 21 maja 2013 r. w sprawie alternatywnych metod rozstrzygania sporów konsumenckich oraz zmiany rozporządzenia (WE) nr 2006/2004 i dyrektywy 2009/22/WE (dyrektywy w sprawie ADR o sporach konsumenckich) (Dz. Urz. UE L 165 z 18.06.2013, str. 63).”;
- 2) w art. 1:
- a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Przepisów prawa lotniczego nie stosuje się do lotnictwa państwowego, z wyjątkiem przepisów art. 1 ust. 6, art. 2–9, art. 14, art. 17 ust. 17, ust. 22 pkt 2 i ust. 23, art. 33, art. 35 ust. 2, art. 43, art. 44, art. 59a ust. 6, art. 60, art. 66 ust. 1a–1d i 3, art. 66a, art. 66b, art. 68 ust. 2, 2e i 2f, art. 69 ust. 1–3, art. 74–76, art. 82 ust. 1 pkt 6–8, ust. 1a, 1b i 3–8, art. 87, art. 87¹ ust. 1–8 i 10, art. 87², art. 87⁴ ust. 1, 2, 4 i 5, art. 87⁵ ust. 1–4, art. 87⁶–87a, art. 89, art. 92, art. 93a ust. 1 pkt 5, art. 104 ust. 4–9, art. 119–126, art. 128, art. 130, art. 133, art. 134 ust. 1–1f, art. 135 ust. 3 pkt 3, art. 135a ust. 2 pkt 8, art. 136, art. 137 ust. 1–4, art. 140, art. 140a–140e, art. 149, art. 149a, art. 150, art. 153a ust. 2–4, art. 153b, art. 193 ust. 5 oraz art. 207 ust. 8 ustawy, z zastrzeżeniem ust. 5.”
 - b) uchyla się ust. 8;

- 3) w art. 2:
- a) pkt 13 otrzymuje brzmienie:
„13) przewozem lotniczym jest lot lub seria lotów, w których przewozi się pasażerów, towary lub pocztę, za wynagrodzeniem, w tym na podstawie umowy o czasowym oddaniu lub wzięciu statku powietrznego do użytkowania;”,
 - b) pkt 19 otrzymuje brzmienie:
„19) EASA jest Agencją Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE L 212 z 22.08.2018, str. 1);”;
- 4) w art. 5 w ust. 1 w pkt 1 uchyla się lit. e;
- 5) w art. 21:
- a) ust. 1a otrzymuje brzmienie:
„1a. Przepis ust. 1 nie narusza uprawnień EASA w zakresie określonym w rozporządzeniu nr 2018/1139/UE.”;
 - b) w ust. 2:
 - w pkt 15 w lit. d średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. e w brzmieniu:
„e) nadzór nad wdrażaniem w podmiotach prowadzących działalność w zakresie lotnictwa cywilnego zasady *just culture*, o której mowa w art. 2 pkt 12 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylenia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu

Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007 (Dz. Urz. UE L 122 z 24.04.2014, str. 18);”;

– pkt 16 otrzymuje brzmienie:

„16) wydawanie wytycznych i instrukcji związanych ze stosowaniem przepisów lotniczych w dziedzinie lotnictwa cywilnego;”;

– pkt 27 i 28 otrzymują brzmienie:

„27) przetwarzanie danych osobowych, w tym także danych medycznych oraz danych dotyczących skazań, orzeczeń o ukaraniu i mandatów karnych, wyłącznie dla potrzeb rejestrów i postępowań określonych w niniejszej ustawie, zgodnie z przepisami o ochronie danych osobowych;

28) uzgadnianie projektów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i projektów decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu oraz opiniowanie projektów studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, projektów ramowych studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego związku metropolitarnego oraz planów zagospodarowania przestrzennego województwa, w zakresie przewidzianym w ustawie.”;

c) ust. 2b i 2c otrzymują brzmienie:

„2b. W zakresie objętym rozporządzeniem nr 2018/1139/UE oraz rozporządzeniami delegowanymi lub wykonawczymi do niego, Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, rozstrzyga o odstępstwach od istotnych wymagań ustanowionych w tych rozporządzeniach, na warunkach określonych w art. 71 rozporządzenia nr 2018/1139/UE.

2c. W sprawach, o których mowa w ust. 2b, Prezes Urzędu może, zgodnie z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1257 oraz z 2018 r. poz. 149, 650, 1544 i 1629), zawiadomić o decyzjach i innych czynnościach podjętych w toku postępowania w drodze obwieszczenia lub przez udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Prezesa Urzędu.”;

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

„2d. W zakresie, o którym mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r.

ustanawiającego wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniającego rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010 (Dz. Urz. UE L 281 z 13.10.2012, str. 1), Prezes Urzędu, z urzędu albo na wniosek zainteresowanego podmiotu, w drodze decyzji administracyjnej, zwalnia z przestrzegania szczegółowych wymogów tego rozporządzenia.

2e. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, zatwierdza indywidualne programy określania czasu lotu odbiegające od obowiązujących specyfikacji certyfikacyjnych wydanych przez EASA zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 76 ust. 7 rozporządzenia nr 2018/1139/UE.”;

6) w art. 21a:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Wnioski o dokonanie czynności, o których mowa w art. 145a ust. 1, art. 153a ust. 1, art. 191 ust. 5 i art. 193 ust. 1 i 2, przedstawiane Prezesowi Urzędu dokumenty, o których mowa w art. 201a ust. 1 i 2, a także zawiadomienie Prezesa Urzędu, o którym mowa w art. 196b ust. 1, mogą być składane w języku angielskim.”,

b) w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) określone w art. 37 ust. 3, art. 192a ust. 2 pkt 1 i art. 195 ust. 1 pkt 2”,

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Wnioski o dokonanie czynności, o których mowa w art. 153a ust. 1 i art. 193 ust. 1 i 2, dokumenty, o których mowa w art. 201a ust. 1 i 2, a także zawiadomienie Prezesa Urzędu, o którym mowa w art. 196b ust. 1, mogą być kopiami.”,

d) w ust. 5 pkt 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2) określone w art. 192a ust. 2 pkt 1 oraz w art. 195 ust. 1 pkt 2,

3) określone w przepisach wydanych na podstawie art. 153b oraz art. 202”;

7) w art. 23 w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) wytyczne i instrukcje związane ze stosowaniem przepisów lotniczych w dziedzinie lotnictwa cywilnego, o których mowa w art. 21 ust. 2 pkt 16;”;

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

„2. Prezes Urzędu nadzoruje działalność Naczelnego Lekarza w zakresie zgodności stosowanych procedur i trybu postępowania przy orzekaniu z wymaganiami określonymi przez prawo lotnicze, przepisy międzynarodowe oraz przepisy prawa Unii Europejskiej w zakresie medycyny lotniczej.”;

9) w art. 26a:

a) w ust. 1:

– pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) sprawowanie nadzoru nad podmiotami posiadającymi certyfikat, innymi niż określone w pkt 2, w tym w zakresie działalności wykonywanej poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,”

– po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:

„3a) sprawowanie nadzoru nad podmiotami posiadającymi wykaz zatwierdzeń szczególnych, zgłaszającymi wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych, zgłaszającymi wykonywanie operacji niezarobkowych skomplikowanym statkiem powietrznym z napędem silnikowym lub posiadającymi zezwolenie na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka,”

b) w ust. 6 w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) ust. 1 pkt 3a – są pobierane od podmiotów posiadających wykaz zatwierdzeń szczególnych, zgłaszających wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych, zgłaszających wykonywanie operacji niezarobkowych skomplikowanym statkiem powietrznym z napędem silnikowym lub posiadających zezwolenie na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka.”

c) po ust. 7 dodaje się ust. 7a w brzmieniu:

„7a. Nie pobiera się opłat lotniczych od funkcjonariuszy i pracowników Straży Granicznej, w przypadku gdy uzyskiwane przez nich kwalifikacje lub uprawnienia, związane z uzyskaniem certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa, są niezbędne do wykonywania czynności nadzoru nad kontrolą bezpieczeństwa, o których mowa w art. 186b ust. 3.”;

10) w art. 26d ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Wpłatę lotniczą ustala się jako koszty określone w art. 6 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 391/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiającego wspólny system opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej (Dz. Urz. UE L 128 z 09.05.2013, str. 31).”;

11) w art. 26e:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Opłatę lotniczą za czynności urzędowe, o których mowa w art. 26a ust. 1 pkt 1, 4 i 5, wnosi się z chwilą złożenia wniosku o dokonanie czynności urzędowej.”,

b) uchyla się ust. 2;

12) w art. 26g ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Przepisy ust. 1–4 stosuje się odpowiednio do rocznej opłaty lotniczej za sprawowanie bieżącego nadzoru nad:

1) budową w pojedynczym egzemplarzu lotni, parolotni, spadochronu, motolotni lub ultralekkiego statku powietrznego;

2) podmiotami posiadającymi wykaz zatwierdzeń szczególnych, zgłaszającymi wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych, zgłaszającymi wykonywanie operacji niezarobkowych skomplikowanym statkiem powietrznym z napędem silnikowym lub posiadającymi zezwolenie na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka.”;

13) w art. 27:

a) w ust. 2:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) podmioty prowadzące działalność w zakresie lotnictwa cywilnego, użytkownicy statków powietrznych oraz użytkownicy cywilnych statków powietrznych niewpisanych do rejestru statków powietrznych;”,

– pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) członkowie personelu lotniczego i pokładowego;”,

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

„2a. Kontrole, o których mowa w ust. 2, mogą być niezapowiedziane.”,

- c) w ust. 3:
- wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
„Pracownikom Urzędu oraz innym osobom upoważnionym do przeprowadzenia kontroli przysługuje prawo:”,
 - pkt 1 otrzymuje brzmienie:
„1) wstępu do obiektów i nieruchomości, pomieszczeń oraz miejsc operacji lotniczych lub środków transportu kontrolowanej jednostki organizacyjnej;”,
 - pkt 3 otrzymuje brzmienie:
„3) dostępu do materiałów, dokumentów oraz innych danych niezbędnych do przeprowadzenia kontroli, a także sporządzania ich kopii lub pobierania wyciągów;”,
 - dodaje się pkt 7 i 8 w brzmieniu:
„7) wstępu na pokład statku powietrznego i pozostawania w nim podczas operacji lotniczych;
8) żądania ustnych wyjaśnień na miejscu kontroli.”,
- d) w ust. 3a w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 i 5 w brzmieniu:
- „4) wstrzymania lub ograniczenia prowadzonej działalności szkoleniowej wykonywanej w ramach certyfikowanej organizacji szkolenia w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości poziomu 1, o której mowa w ARA.GEN.350 lit. b załącznika VI do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 311 z 25.11.2011, str. 1, z późn. zm.), do czasu podjęcia przez tę organizację skutecznych działań naprawczych;
 - 5) wstrzymania lub ograniczenia prowadzonej działalności w ramach certyfikatu przewoźnika lotniczego, organizacji zgłaszających działalność oraz operacji specjalistycznych w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości poziomu 1, o której mowa w ARO.GEN.350 lit. b załącznika II do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji

lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 296 z 25.10.2012, str. 1, z późn. zm.), do czasu podjęcia przez podmiot skutecznych działań naprawczych.”,

e) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Czynności kontrolne przeprowadza się po okazaniu legitymacji służbowej albo dowodu tożsamości oraz doręczeniu upoważnienia do przeprowadzenia kontroli wydanego przez Prezesa Urzędu.”,

f) dodaje się ust. 6 i 7 w brzmieniu:

„6. Prezes Urzędu może w formie pisemnej upoważnić pracowników Urzędu do wydawania, w jego imieniu, upoważnień, o których mowa w ust. 5.

7. Kontrole niezapowiedziane statków powietrznych i ich załóg oraz lotnisk przeprowadza się po okazaniu legitymacji służbowej albo dowodu tożsamości oraz upoważnienia do przeprowadzenia kontroli wydanego przez Prezesa Urzędu.”;

14) w art. 28:

a) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Po przeprowadzeniu kontroli pracownik Urzędu albo osoba upoważniona do przeprowadzenia kontroli sporządza protokół kontroli.”,

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

„5a. W protokole kontroli podmiotów posiadających certyfikat określa się zakres naruszenia oraz poucza o treści przepisu art. 161 ust. 5 i 6, z zastrzeżeniem art. 29b i art. 59b ust. 3.

5b. W protokole kontroli podmiotów zgłaszających działalność, posiadających zezwolenie na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka albo wpisanych do rejestru podmiotów szkolących, o którym mowa w art. 95a ust. 1, określa się zakres naruszenia oraz poucza odpowiednio o treści art. 161 ust. 5 i 6 albo art. 95e.

5c. W protokole kontroli podmiotów innych niż określone w ust. 5a i 5b określa się zakres naruszenia oraz termin usunięcia nieprawidłowości.”,

c) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Protokół kontroli podpisuje także kierownik kontrolowanej jednostki lub osoba przez niego upoważniona albo kontrolowana osoba fizyczna. W przypadku odmowy podpisania protokołu przez te osoby pracownik Urzędu albo osoba

upoważniona do przeprowadzenia kontroli umieszcza informację o tym fakcie w protokole.”;

15) uchyla się art. 29;

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

„Art. 29b. 1. W protokole kontroli w przypadku stwierdzenia naruszenia przepisów lub decyzji z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego określa się zakres tego naruszenia oraz zamieszcza zalecenia pokontrolne.

2. W przypadku określenia w protokole kontroli naruszenia, o którym mowa w ust. 1, podmiot kontrolowany jest obowiązany do przygotowania programu naprawczego oraz przekazania go do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu, nie później niż w terminie 21 dni od dnia otrzymania protokołu kontroli.

3. W programie naprawczym, o którym mowa w ust. 2, podmiot kontrolowany określa termin usunięcia poszczególnych niezgodności oraz sposób wykonania przewidywanych działań naprawczych. Do programu naprawczego podmiot kontrolowany może dołączyć dokumenty potwierdzające realizację działań naprawczych, jeżeli częściowo lub w całości zrealizował te działania.

4. Prezes Urzędu zatwierdza program naprawczy. Przy zatwierdzeniu programu naprawczego Prezes Urzędu może zmienić termin usunięcia poszczególnych niezgodności lub sposób wykonania przewidywanych działań naprawczych ze względu na uzasadniony interes ochrony lotnictwa cywilnego.

5. W przypadku nieprzekazania programu naprawczego przez podmiot kontrolowany w terminie, o którym mowa w ust. 2, Prezes Urzędu wyznacza termin na usunięcie poszczególnych niezgodności i określa sposób ich usunięcia, w tym dokumenty potwierdzające usunięcie stwierdzonych niezgodności.

6. Podmiot kontrolowany jest obowiązany pisemnie zawiadomić Prezesa Urzędu o zakończeniu realizacji programu naprawczego.

7. Prezes Urzędu przeprowadza kontrolę mającą na celu zweryfikowanie realizacji programu naprawczego przez podmiot kontrolowany, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 189 ust. 2.

8. W przypadku przekazania przez podmiot kontrolowany Prezesowi Urzędu dokumentów, określonych w zatwierdzonym programie naprawczym lub określonych przez Prezesa Urzędu w trybie ust. 5, które potwierdzają w sposób niebudzący wątpliwości prawidłowe wykonanie działań naprawczych oraz usunięcie stwierdzonych

niezgodności, Prezes Urzędu może odstąpić od przeprowadzenia kontroli, o której mowa w ust. 7.

9. W przypadku stwierdzenia w trakcie kontroli, o której mowa w ust. 7, że podmiot kontrolowany nie usunął w terminie stwierdzonych niezgodności, Prezes Urzędu nakłada na podmiot kontrolowany karę administracyjną, zgodnie z art. 209a ust. 1.

Art. 29c. Protokół kontroli nie stanowi informacji publicznej w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2018 r. poz. 1330 i 1669).”;

17) art. 30 otrzymuje brzmienie:

„Art. 30. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki i sposób wykonywania kontroli, stosowane przy tym dokumenty i ich wzory oraz sposób planowania kontroli, w tym opracowania planu kontroli, z uwzględnieniem zachowania wymogów bezpieczeństwa działalności lotniczej oraz dążąc do uproszczenia procedur kontrolnych.”;

18) w art. 31 ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Nadzór, o którym mowa w ust. 2, jest wykonywany z uwzględnieniem kompetencji EASA określonych w przepisach rozporządzenia nr 2018/1139/UE.”;

19) w art. 37 w ust. 3 uchyla się pkt 1 i 4;

20) art. 41 otrzymuje brzmienie:

„Art. 41. 1. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, zatwierdza umowę, o której mowa w:

- 1) ARO.OPS.110 załącznika II do rozporządzenia nr 965/2012/UE, jeżeli spełnione zostały wymagania określone w tym przepisie;
- 2) ARO.OPS.155 załącznika II do rozporządzenia nr 965/2012/UE, jeżeli spełnione zostały wymagania określone w ORO.SPO.100 załącznika III do rozporządzenia nr 965/2012/UE.

2. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, zawiesza albo cofa zatwierdzenie, o którym mowa w:

- 1) ust. 1 pkt 1, w przypadkach, o których mowa w ARO.OPS.110 lit. b i c załącznika II do rozporządzenia nr 965/2012/UE;
- 2) ust. 1 pkt 2, w przypadkach, o których mowa w ARO.OPS.155 lit. b załącznika II do rozporządzenia nr 965/2012/UE.

3. Decyzja, o której mowa w ust. 3, podlega natychmiastowej wykonalności.”;

21) art. 46 otrzymuje brzmienie:

„Art. 46. 1. W zakresie niezastrzeżonym dla EASA, zdatność do lotu statków powietrznych objętych nadzorem EASA oraz zdatność ich silników, śmigieł, części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania statkami powietrznymi jest sprawdzana przez Prezesa Urzędu w toku ich produkcji i eksploatacji w zakresie i na zasadach określonych w rozporządzeniu nr 2018/1139/UE, rozporządzeniu Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiającym przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz. Urz. UE L 224 z 21.08.2012, str. 1, z późn. zm.) oraz rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. UE L 362 z 17.12.2014, str. 1, z późn. zm.).

2. W zakresie niezastrzeżonym dla EASA, dla statków powietrznych objętych nadzorem EASA, kierując się względami bezpieczeństwa, Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej:

- 1) wydaje, zmienia, zawiesza albo cofa świadectwo zdatności do lotu i ograniczone świadectwo zdatności do lotu na zasadach określonych w rozporządzeniu nr 748/2012/UE;
- 2) wydaje, zawiesza albo cofa poświadczenie przeglądu zdatności do lotu dla świadectw zdatności do lotu i ograniczonych świadectw zdatności do lotu wydanych zgodnie z rozporządzeniem nr 748/2012/UE na zasadach określonych w rozporządzeniu nr 1321/2014/UE, o ile rozporządzenie nr 1321/2014/UE nie stanowi inaczej;
- 3) zatwierdza warunki lotu, wydaje zezwolenie na wykonanie lotu dla statków powietrznych nieposiadających ważnego świadectwa zdatności do lotu, zawiesza je albo cofa na zasadach określonych w rozporządzeniu nr 748/2012/UE, o ile rozporządzenie nr 748/2012/UE nie stanowi inaczej.”;

22) w art. 47:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W sprawach, o których mowa w ust. 1, Prezes Urzędu może, zgodnie z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego, zawiadomić o decyzjach i innych czynnościach podjętych w toku postępowania w drodze obwieszczenia ogłaszanego w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.”,

b) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Decyzje, o których mowa w ust. 1, podlegają ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.”;

23) w art. 49:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Dla statków powietrznych nieobjętych nadzorem EASA Prezes Urzędu stwierdza zgodność stanu technicznego statku powietrznego zarejestrowanego w rejestrze statków z wymaganiami określonymi w certyfikacie typu wydanym lub uznanym przez Prezesa Urzędu 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, kierując się względami bezpieczeństwa, na czas określony nie dłuższy niż 24 miesiące.”,

b) uchyla się ust. 6,

c) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Wydanie świadectwa zdatności do lotu, jego odnowienie, zawieszenie albo cofnięcie następuje w drodze decyzji administracyjnej Prezesa Urzędu.”;

24) po art. 49 dodaje się art. 49a i art. 49b w brzmieniu:

„Art. 49a. Obowiązki użytkowników statków powietrznych i podmiotów wykonujących czynności w zakresie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych lub obsługi technicznej i napraw oraz warunki przeprowadzania modyfikacji i napraw określają przepisy wydane na podstawie art. 53c ust. 3.

Art. 49b. 1. Dla statku powietrznego, silnika lub śmigła, przeznaczonego na eksport do państwa trzeciego, Prezes Urzędu stwierdza zgodność statku powietrznego, silnika lub śmigła z:

- 1) wymaganiami określonymi w certyfikacie typu wydanym albo uznanym przez:
 - a) EASA – w przypadku statku powietrznego objętego nadzorem EASA,
 - b) Prezesa Urzędu – w przypadku statku powietrznego nieobjętego nadzorem EASA,
 - 2) przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu, z uwzględnieniem specjalnych wymagań państwa trzeciego
- przez wydanie eksportowego świadectwa zdatności do lotu.

2. Dla nowo budowanego statku powietrznego Prezes Urzędu stwierdza zgodność stanu technicznego statku powietrznego z wymaganiami określonymi w certyfikacie typu wydanym albo uznanym przez:

- 1) EASA – w przypadku statku powietrznego objętego nadzorem EASA,
 - 2) Prezesa Urzędu – w przypadku statku powietrznego nieobjętego nadzorem EASA
- przez wydanie eksportowego świadectwa zdatności do lotu.

3. Wydanie eksportowego świadectwa zdatności do lotu następuje w drodze decyzji administracyjnej Prezesa Urzędu.”;

25) w art. 50 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Dla statków powietrznych nieobjętych nadzorem 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, lotów próbnych, 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, gdy statek powietrzny jest w stanie wykonać bezpieczny lot w określonych warunkach i ograniczeniach.”;

26) w art. 53 po ust. 3 dodaje się ust. 3a i 3b w brzmieniu:

„3a. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, zawiesza na czas określony świadectwo zdatności w zakresie hałasu, o którym mowa w ust. 2, w przypadku niespełnienia wymagań określonych w ust. 1.

3b. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, cofa świadectwo zdatności w zakresie hałasu, o którym mowa w ust. 2, jeżeli w okresie zawieszenia tego świadectwa nie została przywrócona zgodność z wymaganiami, o których mowa w ust. 1.”;

- 27) w art. 53b dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 i 3 w brzmieniu:

„2. W zakresie niezastrzeżonym dla EASA, Prezes Urzędu uznaje certyfikat typu albo uzupełniający certyfikat typu, wydany zgodnie z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2, o ile istnieje odpowiednio posiadacz certyfikatu typu albo uzupełniającego certyfikatu typu.

3. Uznanie certyfikatu, o którym mowa w ust. 2, następuje w drodze decyzji administracyjnej, na wniosek podmiotu, który składa zgłoszenie o wpisanie statku powietrznego do rejestru statków. We wniosku wskazuje się posiadacza certyfikatu oraz numer certyfikatu nadany przez organ państwa projektu typu.”;

- 28) w art. 53c dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Minister właściwy do spraw transportu, mając na uwadze konieczność zapewnienia ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych, określi, w zakresie niezastrzeżonym dla EASA, w drodze rozporządzenia:

- 1) obowiązki użytkowników statków powietrznych, podmiotów wykonujących czynności w zakresie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych lub obsługi technicznej i napraw;
- 2) wymagania dotyczące umowy o zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych;
- 3) wymagania dotyczące programu obsługi technicznej statku powietrznego;
- 4) warunki przeprowadzania modyfikacji i napraw;
- 5) rodzaj dokumentów potwierdzających zapewnianie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz sposób ich prowadzenia;
- 6) standardy obsługi technicznej dotyczące danych obsługowych, wykonywania obsługi technicznej statków powietrznych, silników, śmigieł, części i akcesoriów, usuwania albo odraczania usuwania usterek statku powietrznego oraz poświadczania obsługi technicznej;
- 7) klasyfikację działalności wykonywanej przez jednostki obsługi technicznej i napraw oraz organizacje zarządzające ciągłą zdatnością do lotu.”;

29) w art. 54:

a) w ust. 2a zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„W odniesieniu do lotnisk niepodlegających wymogom rozporządzenia nr 2018/1139/UE dopuszcza się tworzenie lotnisk użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji.”,

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

„2b. W odniesieniu do lotnisk, którym przyznano odstępstwo, o którym mowa w art. 2 ust. 7 rozporządzenia nr 2018/1139/UE, nie stosuje się przepisów art. 55 ust. 5, art. 64a, art. 68 ust. 3 pkt 5 i 7, art. 77b, art. 84 ust. 2 pkt 3, art. 173 ust. 1 i art. 175 ust. 7 pkt 3, a w przypadku gdy lotniska takie obsługują nie więcej niż 5 000 000 pasażerów w ciągu roku, liczonych zgodnie z art. 77g ust. 1, nie stosuje się również przepisów art. 77, art. 77a i art. 77h ust. 1.”,

c) ust. 7c otrzymuje brzmienie:

„7c. Do lotnisk, o których mowa w ust. 7, stosuje się przepisy ust. 6, art. 59a ust. 4 oraz przepisy wydane na podstawie art. 59a ust. 7, art. 83 ust. 1 w zakresie lotnisk użytku wyłącznego, art. 85 i art. 92 ust. 2 pkt 1–8.”;

30) w art. 55:

a) w ust. 3:

– pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8) mapę z naniesionymi powierzchniami ograniczającymi przeszkody na lotnisku i w jego otoczeniu, z uwzględnieniem istniejących przeszkód lotniczych;”,

– uchyla się pkt 11,

b) w ust. 12 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) uzgadnianiu projektów planów, projektów decyzji, opiniowaniu projektów studiów oraz wydawaniu opinii, o których mowa w art. 87⁷.”;

31) w art. 57 ust. 1a otrzymuje brzmienie:

„1a. Do wniosku o wydanie promesy zezwolenia wnioskodawca dołącza dokumenty określone w art. 55 ust. 3 pkt 1–4, 7–9.”;

32) w art. 59:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Wpisanie lotniska do rejestru lotnisk następuje na wniosek zakładającego lotnisko po sprawdzeniu przez Prezesa Urzędu lub przez osoby przez niego

upoważnione, czy lotnisko odpowiada wymaganiom technicznym i eksploatacyjnym określonym na podstawie ustawy, warunkom określonym w zezwoleniu na założenie lotniska oraz czy spełnione są wymagania określone w art. 55.”,

b) w ust. 6 część wspólna otrzymuje brzmienie:

„– jeżeli lotnisko spełnia warunki określone w art. 59a i art. 80a, a w przypadku lotniska, o którym mowa w art. 59a ust. 1 pkt 1 i 2 – również w art. 174 ust. 2 i 3, a w przypadku lotniska, o którym mowa w art. 54 ust. 7 i art. 59a ust. 1 pkt 3 – również w art. 55 ust. 2.”;

33) w art. 59a:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Potwierdzenie spełnienia wymagań związanych z eksploatacją i zarządzaniem lotniskiem użytku publicznego, z wyłączeniem lotnisk, o których mowa w art. 54 ust. 7, następuje poprzez wydanie certyfikatu zgodnie z wymaganiami określonymi w:

- 1) rozporządzeniu Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiającym wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 44 z 14.02.2014, str. 1), a w przypadku wydania na podstawie art. 3 ust. 4 pkt 4 przepisów dotyczących lotnisk także w tych przepisach – w przypadku lotnisk dla samolotów, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. e rozporządzenia nr 2018/1139/UE, ubiegających się o certyfikat, o którym mowa w art. 34 ust. 1 tego rozporządzenia;
- 2) przepisach wydanych na podstawie ust. 5, art. 83 ust. 1, art. 85 i art. 92 ust. 2 pkt 1 i 2 – w przypadku lotnisk, którym przyznano zwolnienie, o którym mowa w art. 2 ust. 7 rozporządzenia nr 2018/1139/UE, oraz lotnisk dla śmigłowców, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. e rozporządzenia nr 2018/1139/UE;
- 3) przepisach wydanych na podstawie ust. 6, art. 83 ust. 1, art. 85 i art. 92 ust. 2 pkt 1 i 2 – w przypadku lotnisk, dla których Prezes Urzędu wydał decyzję o ograniczonej certyfikacji.”,

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

„1a. Na wniosek zakładającego lotnisko, o którym mowa w art. 2 ust. 1 lit. e rozporządzenia nr 2018/1139/UE, albo zarządzającego takim lotniskiem Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, przyznaje zwolnienie, o którym mowa w art. 2 ust. 7 rozporządzenia nr 2018/1139/UE, jeżeli wnioskodawca spełnia warunki, o których mowa w tym przepisie.

1b. We wniosku, o którym mowa w ust. 1a, wskazuje się lotnisko, którego ma dotyczyć zwolnienie, oraz dołącza się dokumenty potwierdzające spełnienie warunków, o których mowa w art. 2 ust. 7 rozporządzenia nr 2018/1139/UE.”;

c) ust. 5 i 6 otrzymują brzmienie:

„5. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wymagania techniczne i eksploatacyjne w rozumieniu Załącznika 14 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2, dla lotnisk, o których mowa w ust. 1 pkt 2, mając na uwadze bezpieczną eksploatację lotnisk.

6. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wymagania techniczne i eksploatacyjne w stosunku do lotnisk, o których mowa w ust. 1 pkt 3, mając na uwadze bezpieczną eksploatację lotnisk oraz potrzebę zróżnicowania tych wymagań w zależności od typu i charakterystyk technicznych lotniska, jak i rodzaju ruchu lotniczego.”;

34) po art. 59a dodaje się art. 59b w brzmieniu:

„Art. 59b. 1. Prezes Urzędu, na wniosek zarządzającego lotniskiem, akceptuje albo zmienia w odniesieniu do lotniska użytku publicznego, o którym mowa w art. 59a ust. 1 pkt 1, alternatywne sposoby spełnienia wymagań, o których mowa w ADR.AR.A.015 lit. d załącznika II do rozporządzenia nr 139/2014/UE, na zasadach określonych w ADR.AR.A.015 lit. d załącznika II do rozporządzenia nr 139/2014/UE, o ile te alternatywne sposoby spełnienia wymagań nie zostały zaakceptowane w procesie certyfikacji lub nie są uwzględnione w zatwierdzonej instrukcji operacyjnej lotniska, o której mowa w ADR.OR.E.005 załącznika III do rozporządzenia nr 139/2014/UE.

2. Alternatywne sposoby spełnienia wymagań Prezes Urzędu akceptuje, zmienia, albo cofa w drodze decyzji administracyjnej. Prezes Urzędu z urzędu albo na wniosek zarządzającego lotniskiem cofa alternatywne sposoby spełnienia wymagań.

3. Prezes Urzędu cofa alternatywne sposoby spełnienia wymagań, jeżeli zarządzający lotniskiem w terminie wskazanym w protokole kontroli, o którym mowa

w art. 28 ust. 5, nie usunął stwierdzonych w tym protokole nieprawidłowości dotyczących alternatywnych sposobów spełniania wymagań.”;

35) w art. 67:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W celu zapewnienia konsultacji i właściwej reprezentacji interesów stron w portach lotniczych w sprawach z zakresu koordynacji rozkładów lotów, obsługi naziemnej, opłat lotniskowych, a także opłat związanych z obsługą pasażerów niepełnosprawnych i pasażerów o ograniczonej sprawności ruchowej tworzy się:

- 1) komitet koordynacyjny;
- 2) komitet przewoźników lotniczych.”,

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

„3a. Komitet koordynacyjny tworzy się w portach lotniczych, w których wprowadzono koordynację rozkładów lotów. W takim porcie lotniczym może być utworzony jeden komitet koordynacyjny.

3b. Komitet koordynacyjny nie może prowadzić działalności gospodarczej.

3c. Komitet przewoźników lotniczych tworzy się w portach lotniczych, w których roczna wielkość ruchu, ustalona na podstawie danych Eurostat dla ostatniego roku kalendarzowego, wynosi co najmniej 2 000 000 pasażerów lub 50 000 ton towarów. Prezes Urzędu publikuje corocznie w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego i na stronie internetowej Urzędu wykaz portów lotniczych, o których mowa w zdaniu pierwszym.

3d. Komitet przewoźników lotniczych może być utworzony w portach lotniczych innych niż wymienione w ust. 3c. Do komitetu przewoźników lotniczych stosuje się przepisy ust. 3a zdanie drugie i ust. 3b.”,

c) po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. Użytkownik statku powietrznego wykonuje operację lotniczą w przydzielonym czasie na start lub lądowanie, o którym mowa w rozporządzeniu nr 95/93/WE, oraz w sposób wskazany w chwili przydzielenia.”,

d) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem zasad przejrzystości, obiektywizmu i niedyskryminacji oraz przepisów Unii Europejskiej w zakresie koordynacji rozkładów lotów, obsługi naziemnej oraz opłat związanych z obsługą pasażerów niepełnosprawnych

i pasażerów o ograniczonej sprawności ruchowej, szczegółowy sposób i tryb tworzenia i działania komitetów, o których mowa w ust. 3.”;

36) art. 67b otrzymuje brzmienie:

„Art. 67b. 1. W porcie lotniczym, w którym wprowadzono koordynację rozkładów lotów, Prezes Urzędu powołuje i odwołuje koordynatora zgodnie z rozporządzeniem nr 95/93/WE.

2. Podmiot ubiegający się o powołanie na koordynatora oraz koordynator powinien spełniać następujące warunki:

- 1) posiadać wykształcenie wyższe i wiedzę lub doświadczenie w zakresie planowania rozkładów lotów lub siatki połączeń;
- 2) posiadać biegłą znajomość języka polskiego i angielskiego;
- 3) nie być skazany prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwa umyślne: karne skarbowe, przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, bezpieczeństwu powszechnemu, mieniu, obrotowi gospodarczemu, obrotowi pieniędzmi i papierami wartościowymi, prawom osób wykonujących pracę zarobkową oraz wiarygodności dokumentów (wymóg dobrej reputacji);
- 4) być niezależny w rozumieniu art. 4 ust. 2 lit. b rozporządzenia nr 95/93/WE;
- 5) swoją dotychczasową działalnością dawać rękojmię należytego sprawowania funkcji.

3. Koordynator, powołany w przypadku, o którym mowa w art. 3 ust. 6 rozporządzenia nr 95/93/WE, nie musi posiadać znajomości języka polskiego.

4. Jeżeli koordynatorem jest osoba prawna, warunki, o których mowa w ust. 2, stosuje się do osób działających w jej imieniu w zakresie koordynacji rozkładów lotów oraz osób faktycznie pełniących działalność koordynacyjną.

5. Nadzór nad działalnością koordynatora sprawuje Prezes Urzędu. Prezes Urzędu ocenia działalność koordynatora w szczególności pod względem:

- 1) spełniania przez koordynatora oraz osoby, o których mowa w ust. 4, warunków, o których mowa w ust. 2;
- 2) zgodności działań z prawem;
- 3) niedyskryminacji, niezależności, neutralności i przejrzystości działania;
- 4) zgodności wydatkowania środków z celami wynikającymi z budżetu.

6. W zakresie nadzoru Prezes Urzędu jest uprawniony do:

- 1) żądania udzielenia przez koordynatora wszelkich wyjaśnień i informacji dotyczących jego działalności;
- 2) dostępu do wszelkich pomieszczeń, materiałów, dokumentów oraz innych danych związanych z działalnością koordynatora, a także żądania kopii tych materiałów i dokumentów.

7. Prezes Urzędu odwołuje koordynatora, w przypadku gdy:

- 1) została zniesiona koordynacja rozkładów lotów albo
- 2) koordynator:
 - a) przestał spełniać warunki, o których mowa w ust. 2,
 - b) nie pełni swoich obowiązków w sposób określony w art. 67c ust. 2a,
 - c) wydatkuje środki niezgodnie z celami wynikającymi z budżetu,
 - d) utracił trwałą zdolność do wykonywania czynności w zakresie koordynacji lub
 - e) zrezygnował z pełnienia swoich obowiązków, lub
- 3) osoby, o których mowa w ust. 4, przestały spełniać warunki, o których mowa w ust. 2.

8. Prezes Urzędu odwołuje koordynatora w przypadku trzykrotnej odmowy zatwierdzenia budżetu na ten sam okres.

9. W przypadku odwołania koordynatora lub braku możliwości pełnienia przez dotychczasowego koordynatora obowiązków, Prezes Urzędu wyznacza koordynatora zastępującego, pełniącego obowiązki do czasu powołania koordynatora zgodnie z ust. 1 i przepisami wydanymi na podstawie art. 67g albo do czasu ustania przeszkód uniemożliwiających wykonywanie czynności przez dotychczasowego koordynatora. Koordynator zastępujący działa na podstawie budżetu dotychczasowego koordynatora.

10. Koordynatorem zastępującym może być koordynator lub organizator rozkładów lotów powołany dla innego portu lotniczego.

11. Do koordynatora zastępującego nie stosuje się przepisów dotyczących wyboru i powoływania koordynatora oraz opracowywania, zatwierdzania i odmowy zatwierdzania budżetu koordynatora.”;

37) w art. 67c:

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

„2a. Koordynator działa w sposób niezależny, neutralny, niedyskryminacyjny i przejrzysty.”,

b) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Koordynator ponosi odpowiedzialność za szkodę spowodowaną wyłącznie z winy umyślnej lub wskutek rażącego niedbalstwa.”;

38) art. 67d otrzymuje brzmienie:

„Art. 67d. 1. Koszty koordynacji rozkładów lotów w porcie lotniczym są pokrywane z opłat za koordynację rozkładów lotów wnoszonych do budżetu koordynatora. Budżet nowo powołanego koordynatora rozkładów lotów nie może przekraczać kwoty przewidzianej w planie gospodarczym załączonym do zgłoszenia kandydata ubiegającego się o powołanie na koordynatora rozkładów lotów. W kosztach koordynacji rozkładów lotów stanowiących podstawę ustalenia opłat za koordynację rozkładów lotów nie mogą być uwzględniane kary pieniężne, o których mowa w ustawie.

2. Opłaty za koordynację rozkładów lotów są wnoszone przez:

- 1) przewoźników lotniczych – za każdą wykonaną operację lotniczą, dla której zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 95/93/WE przyznane zostały czasy na start lub lądowanie – w wysokości obliczonej zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 67g;
- 2) zarządzającego lotniskiem, w porcie lotniczym, w którym wprowadzono koordynację rozkładów lotów i powołano koordynatora – w łącznej wysokości 50% budżetu koordynatora.

3. W przypadku, o którym mowa w art. 3 ust. 6 rozporządzenia nr 95/93/WE, opłatę za koordynację rozkładów lotów w wysokości budżetu koordynatora ponosi zarządzający lotniskiem w porcie lotniczym, w którym wprowadzono koordynację rozkładów lotów i powołano koordynatora na czas określony.

4. W przypadku, o którym mowa w art. 3 ust. 6 rozporządzenia nr 95/93/WE, zarządzający lotniskiem ma prawo do rekompensaty za okres, na który wprowadzono koordynację rozkładów lotów, od podmiotów, którym przyznane zostały czasy na start lub lądowanie w rozumieniu rozporządzenia nr 95/93/WE, w łącznej wysokości 50% budżetu koordynatora.

5. Koordynator przedstawia Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia projekt budżetu, opracowany po zasięgnięciu opinii podmiotów, o których mowa w ust. 2. W przypadku budżetu nowo powołanego koordynatora, koordynator przedstawia do zatwierdzenia projekt budżetu, opracowany po zasięgnięciu opinii przewoźników lotniczych regularnie korzystających z portu lotniczego, ich reprezentatywnych organizacji oraz zarządzającego lotniskiem, o których mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia nr 95/93/WE. W przypadku prowadzenia koordynacji rozkładów lotów przez koordynatora w więcej niż jednym porcie lotniczym koordynator przedstawia do zatwierdzenia projekt budżetu dla każdego z portów lotniczych oddzielnie.

6. Prezes Urzędu odmawia zatwierdzenia projektu budżetu, jeżeli został on ustalony niezgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 67g dotyczącymi budżetu koordynatora oraz gdy:

- 1) budżet przewiduje nadmierne obciążenie podmiotów, o których mowa w ust. 2;
- 2) budżet nie daje gwarancji zachowania ciągłości wykonywania działalności przez koordynatora;
- 3) nie zasięgnięto opinii, o których mowa w ust. 5.

7. Zatwierdzenie projektu budżetu przez Prezesa Urzędu następuje w drodze decyzji administracyjnej.

8. W przypadku, o którym mowa w art. 3 ust. 6 rozporządzenia nr 95/93/WE, projekt budżetu przedstawia każdy z podmiotów ubiegających się o powołanie na koordynatora, a Prezes Urzędu zatwierdza budżet koordynatora wraz z jego powołaniem, po zasięgnięciu opinii przewoźników lotniczych i zarządzającego lotniskiem w sposób określony w przepisach wydanych na podstawie art. 67g. Przepisu ust. 5 nie stosuje się.

9. W przypadku istotnej, uzasadnionej i niemożliwej do przewidzenia na etapie przedstawienia Prezesowi Urzędu budżetu do zatwierdzenia zmiany kosztów koordynacji w okresie, na który zatwierdzono budżet, koordynator przedstawia do zatwierdzenia projekt nowego budżetu. Do momentu zatwierdzenia projektu nowego budżetu koordynator działa na podstawie budżetu zatwierdzonego.

10. Zarządzający lotniskiem dokonuje wpłaty zaliczki do budżetu koordynatora w łącznej wysokości 30% budżetu koordynatora na podstawie otrzymanej faktury lub innego równoważnego dokumentu.”;

39) w art. 67e ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Do organizatora rozkładów lotów stosuje się odpowiednio przepisy art. 67b ust. 2 i 4–11, art. 67c ust. 1–4 oraz art. 67d ust. 1 i 2, 5–7 i 9 i 10, z zastrzeżeniem, że w zakresie art. 67d ust. 2 pkt 1 opłaty są wnoszone przez przewoźników lotniczych za każdą operację wykonaną w czasie obowiązywania organizacji rozkładów lotów.”;

40) po art. 67fa dodaje się art. 67fb–67fd w brzmieniu:

„Art. 67fb. Zarządzający lotniskiem w porozumieniu z koordynatorem lub organizatorem rozkładów lotów przed każdym sezonem rozkładowym wyznacza parametry koordynacyjne, z uwzględnieniem przepisów rozporządzenia nr 95/93/WE, i przekazuje je koordynatorowi lub organizatorowi rozkładów lotów.

Art. 67fc. Prezes Urzędu może zarezerwować czasy na start lub lądowanie w przypadkach, o których mowa w art. 9 rozporządzenia nr 95/93/WE.

Art. 67fd. 1. Dotychczasowy koordynator albo organizator rozkładów lotów jest obowiązany, w ciągu 30 dni od dnia powołania nowego koordynatora albo organizatora rozkładów lotów, przekazać nieodpłatnie odpowiednio koordynatorowi albo organizatorowi posiadane przez siebie dane, w tym co najmniej odpowiednio:

- 1) koordynator rozkładów lotów – dane dotyczące monitoringu zgodności operacji z czasami na start lub lądowanie przydzielonymi dla tych operacji, a w przypadku toczącego się procesu koordynacji rozkładów lotów na kolejne sezony także dane dotyczące otrzymanych zapytań o czasy na start lub lądowanie, przedstawionych przez koordynatora ofert oraz przyznanych czasów na start lub lądowanie,
- 2) organizator rozkładów lotów – dane dotyczące monitoringu zgodności operacji z zaleconymi rozkładami lotów oraz dane wspomagające ustalenie przydzielonych i wykorzystanych czasów na start lub lądowanie w przeszłości, pozwalające na sprawdzenie spełnienia warunków, o których mowa w art. 8 ust. 2 rozporządzenia nr 95/93/WE

– oraz dokumenty niezbędne nowemu koordynatorowi albo organizatorowi rozkładów lotów w celu skutecznej koordynacji albo organizacji rozkładów lotów. Forma przekazania i format danych oraz dokumentów powinny uwzględniać możliwość przetwarzania i dalszego udostępniania tych danych oraz dokumentów przez nowego koordynatora albo organizatora rozkładów lotów.

2. Przepis ust. 1 stosuje się odpowiednio w przypadkach, o których mowa w art. 67f ust. 1 i 2.”;

41) art. 67g otrzymuje brzmienie:

„Art. 67g. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) sposób wprowadzenia oraz znoszenia koordynacji i organizacji rozkładów lotów – mając na uwadze przepisy Unii Europejskiej w zakresie przyznawania czasów na start lub lądowanie w portach lotniczych, konieczność przeprowadzenia konsultacji z zainteresowanymi stronami oraz przejrzystość postępowania;
- 2) sposób wyboru, powoływania oraz odwoływania koordynatora i organizatora rozkładów lotów oraz dokumenty i informacje, jakie powinny zostać złożone przez kandydata ubiegającego się o powołanie na koordynatora lub organizatora rozkładów lotów – mając na uwadze przejrzystość procesu wyboru koordynatora i organizatora rozkładów lotów;
- 3) sposób opracowywania i opiniowania projektu budżetu koordynatora i organizatora lotów, termin złożenia projektu budżetów koordynatora i organizatora rozkładów lotów do zatwierdzenia oraz dokumenty i informacje, jakie powinny być złożone do tych projektów – mając na uwadze przejrzystość procesu sporządzania budżetu;
- 4) sposób obliczania wysokości opłat za koordynację i organizację rozkładów lotów wnoszonych przez przewoźników lotniczych – mając na uwadze zasadę niedyskryminacji oraz dostępność informacji umożliwiających ustalenie wysokości opłat;
- 5) sposób postępowania Prezesa Urzędu w przypadku zniesienia organizacji i koordynacji rozkładów lotów – mając na uwadze przepisy Unii Europejskiej w zakresie przyznawania czasów na start lub lądowanie w portach lotniczych, konieczność przeprowadzenia konsultacji z zainteresowanymi stronami oraz przejrzystość postępowania;
- 6) sposób wyznaczania parametrów koordynacyjnych – mając na uwadze przepisy Unii Europejskiej w zakresie przyznawania czasów na start lub lądowanie w portach lotniczych oraz przejrzystość procesu wyznaczania tych parametrów;
- 7) sposób obliczania rekompensaty, o której mowa w art. 67d ust. 4 – mając na uwadze zasadę niedyskryminacji oraz dostępność informacji umożliwiających ustalenie wysokości rekompensaty.”;

42) w art. 68:

- a) w ust. 2 w pkt 13 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 14 w brzmieniu:
„14) monitorować teren w granicach powierzchni ograniczających przeszkody pod względem obecności przeszkód lotniczych i innych zagrożeń dla statków powietrznych.”,
- b) ust. 2d otrzymuje brzmienie:
„2d. Wymogu uzyskania zgody, o której mowa w ust. 2c, nie stosuje się do wykonywania międzynarodowych lotów niehandlowych w granicach obszaru Schengen, jeżeli nie została tymczasowo przywrócona kontrola graniczna zgodnie z art. 25 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/399 z dnia 9 marca 2016 r. w sprawie unijnego kodeksu zasad regulujących przepływ osób przez granice (kodeks graniczny Schengen) (Dz. Urz. UE L 77 z 23.03.2016, str. 1, z późn. zm.).”,
- c) w ust. 3 w pkt 7 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 8 w brzmieniu:
„8) przeprowadzić analizę przepustowości, o której mowa w art. 3 ust. 3 rozporządzenia nr 95/93/WE, w przypadkach i terminie określonych w tym przepisie albo na pisemne żądanie Prezesa Urzędu w terminie określonym w tym żądaniu, nie krótszym niż 3 miesiące od dnia otrzymania żądania.”,
- d) po ust. 3 dodaje się ust. 3a i 3b w brzmieniu:
„3a. Prezes Urzędu żąda, zgodnie z ust. 3 pkt 8, przeprowadzenia analizy przepustowości w przypadku:
 - 1) przypuszczenia, że dostępna przepustowość jest niewystarczająca dla obecnych lub planowanych operacji;
 - 2) uznania, że istnieją potencjalne, w szczególności środowiskowe, ograniczenia dla wykonywania operacji lotniczych, których istnienie może wymagać zmiany statusu portu lotniczego na port koordynowany albo z organizacją rozkładów lotów;
 - 3) przypuszczenia, że przepustowość portu lotniczego lub inne czynniki, które były podstawą do wyznaczenia portu jako koordynowanego albo z organizacją rozkładów lotów, nie uzasadniają dalszej koordynacji albo organizacji rozkładów lotów.
3b. W przypadku gdy zarządzający lotniskiem nie wykona obowiązku, o którym mowa w ust. 3 pkt 8, egzekucja tego obowiązku odbywa się zgodnie

z przepisami ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, w formie wykonania zastępczego. Prezes Urzędu rekomenduje podmioty mogące zrealizować ten obowiązek.”,

e) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„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 wymogu oddzielenia pasażerów lotów wewnętrznych określonych w art. 2 pkt 3 kodeksu granicznego Schengen niepodlegających odprawie granicznej, od pasażerów innych lotów podlegających odprawie granicznej według zasad określonych w załączniku nr VI pkt 2 do tego rozporządzenia.”;

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

„Art. 69a. Do lotnisk, o których mowa w art. 59a ust. 1 pkt 1, nie stosuje się art. 69 ust. 1, 3 i 4 oraz wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 63 pkt 4 i 5 oraz art. 83 ust. 1, z wyjątkiem przepisów dotyczących udzielania niezbędnej pomocy medycznej na lotnisku.”;

44) art. 71a–71e otrzymują brzmienie:

„Art. 71a. 1. Prezes Urzędu, na wniosek zarządzającego lotniskiem lub na wniosek wojewody właściwego miejscowo dla portu lotniczego, o którym mowa w art. 2 pkt 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 598/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń operacyjnych odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Unii w ramach zrównoważonego podejścia oraz uchylającego dyrektywę 2002/30/WE (Dz. Urz. UE L 173 z 12.06.2014, str. 65), może, w drodze decyzji administracyjnej, wprowadzić w porcie lotniczym ograniczenia operacyjne, o których mowa w art. 2 ust. 6 tego rozporządzenia.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, zawiera co najmniej:

- 1) określenie portu lotniczego;
- 2) propozycję ograniczenia operacyjnego, które ma być wprowadzone w porcie lotniczym;

- 3) uzasadnienie określające cel środowiskowy, jaki ma zostać osiągnięty poprzez wprowadzenie ograniczenia operacyjnego wraz z przewidywanymi skutkami ekonomiczno-społecznymi dla regionu;
- 4) informacje o realizacji art. 6 ust. 2 lit. a–c rozporządzenia nr 598/2014/UE – w przypadku wniosku zarządzającego portem lotniczym.

3. Jeżeli w trakcie postępowania prowadzonego na podstawie ust. 1 zostanie złożony wniosek o wprowadzenie ograniczeń operacyjnych dotyczący tego samego portu lotniczego, Prezes Urzędu zawiesza postępowanie wszczęte na podstawie tego wniosku do czasu zakończenia wcześniejszego postępowania, o czym informuje wnioskodawcę. W przypadku wniosków złożonych w tym samym dniu, jako pierwszy rozpatrywany jest wniosek, który wcześniej wpłynął do Prezesa Urzędu.

Art. 71b. 1. Decyzję, o której mowa w art. 71a ust. 1, wydaje się w uzgodnieniu z wojewodą właściwym miejscowo ze względu na położenie portu lotniczego oraz po przeprowadzeniu przez zarządzającego tym portem lotniczym konsultacji, o których mowa w art. 6 ust. 2 lit. d rozporządzenia nr 598/2014/UE.

2. Zarządzający portem lotniczym przeprowadza konsultacje zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 71e, po otrzymaniu od Prezesa Urzędu informacji o toczącym się na podstawie art. 71a postępowaniu.

3. Zarządzający portem lotniczym przedkłada w ramach konsultacji informacje, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 71e, oraz propozycje ograniczeń operacyjnych, które mają być wprowadzone w porcie lotniczym.

4. Organy i jednostki właściwe ze względu na rodzaj informacji, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 71e, są obowiązane do dostarczenia stosownych informacji zarządzającemu portem lotniczym, na jego wniosek.

5. Decyzję, o której mowa w art. 71a ust. 1, Prezes Urzędu wydaje w oparciu o przedstawiony przez zarządzającego portem lotniczym wynik konsultacji.

6. Od decyzji, o której mowa w art. 71a ust. 1, zarządzającemu portem lotniczym, którego dotyczą ograniczenia, służy odwołanie do ministra właściwego do spraw transportu.

Art. 71c. 1. Ograniczenia operacyjne wprowadzone decyzją, o której mowa w art. 71a ust. 1, Prezes Urzędu zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego nie później niż w terminie 6 miesięcy przed wprowadzeniem ograniczeń operacyjnych i nie później niż na 2 miesiące przed określeniem parametrów

koordynacyjnych przydziałów czasu na start i lądowanie, o których mowa w art. 2 lit. m rozporządzenia nr 95/93/WE, dla danego portu lotniczego w odpowiednim sezonie rozkładowym.

2. W przypadku wprowadzenia ograniczeń operacyjnych w porcie lotniczym i na czas ich obowiązywania, zarządzający lotniskiem jest obowiązany do zamieszczenia na swojej stronie internetowej:

- 1) danych zebranych przez system pomiaru hałasu;
- 2) zasad zarządzania ruchem lotniczym w porcie lotniczym, w zakresie jego wpływu na poziom hałasu.

Art. 71d. 1. Prezes Urzędu na wniosek zainteresowanego podmiotu wydaje, w drodze decyzji administracyjnej, zwolnienia, o których mowa w art. 9 i 10 rozporządzenia nr 598/2014/UE.

2. Minister właściwy do spraw transportu, mając na uwadze wyjątkowy charakter zwolnień, o których mowa w ust. 1, oraz zasadę niedyskryminacji, określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wykaz państw, z których przewoźnicy lotniczy mogą ubiegać się o uzyskanie zwolnienia, o którym mowa w art. 9 rozporządzenia nr 598/2014/UE;
- 2) szczegółowe warunki uzyskania zwolnień, o których mowa w art. 9 i 10 rozporządzenia nr 598/2014/UE;
- 3) dokumenty dołączane do wniosków o wydanie zwolnień, o których mowa w art. 9 i 10 rozporządzenia nr 598/2014/UE;
- 4) wzór wniosków o wydanie zwolnień, o których mowa w art. 9 i 10 rozporządzenia nr 598/2014/UE.

Art. 71e. Minister właściwy do spraw transportu, mając na względzie potrzebę ograniczenia lub zmniejszenia uciążliwości hałasu w porcie lotniczym, określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) zakres informacji wymaganych do przeprowadzenia konsultacji w celu wprowadzenia ograniczeń operacyjnych, o których mowa w art. 2 ust. 6 rozporządzenia nr 598/2014/UE;
- 2) tryb i sposób prowadzenia konsultacji, o których mowa w art. 71b ust. 1;
- 3) katalog podmiotów uprawnionych do uczestnictwa w konsultacjach;

- 4) szczegółowy sposób oraz terminy, w jakich podmioty, o których mowa w art. 71b ust. 4, przekazują zarządzającemu portem lotniczym informacje określone zgodnie z pkt 1.”;
- 45) w art. 75:
- a) po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:
- „4a. Na lotniskach użytku publicznego, na których występują problemy dotyczące ochrony środowiska związane z ochroną:
- 1) powierzchni ograniczających przeszkody przed naruszeniem ich przez drzewa lub krzewy,
 - 2) wzrokowych pomocy nawigacyjnych przed zakłóceniami ich funkcjonowania przez drzewa lub krzewy
- zarządzający lotniskiem może ustalić dopłaty do opłat lotniskowych, o których mowa w ust. 1, albo wyodrębnić opłatę środowiskową. W takim przypadku zarządzający lotniskiem ma obowiązek utworzenia funduszu celowego w wysokości pobieranych dopłat albo opłat związanych z ochroną środowiska, którego środki są przeznaczane wyłącznie na pokrycie kosztów ochrony środowiska związanych z prowadzeniem działań zapobiegawczych, kosztów usuwania drzew lub krzewów oraz kosztów opinii biegłych, usług prawnych i zasądzonych odszkodowań z tym związanych.”,
- b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:
- „5. Środki funduszy, o których mowa w ust. 4 i 4a, są przechowywane na wyodrębnionych oprocentowanych rachunkach bankowych. Uzyskane odsetki bankowe powiększają środki tych funduszy.”;
- 46) w art. 79 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:
- „3. Prezes Urzędu wydaje, w drodze decyzji administracyjnej, wytyczne w zakresie bezpieczeństwa, o których mowa w ADR.AR.A.040 załącznika II do rozporządzenia nr 139/2014/UE.”;
- 47) w art. 82:
- a) w ust. 1 pkt 7 i 8 otrzymują brzmienie:
- „7) wnioskuje o wydanie decyzji:
- a) w sprawie usunięcia drzewa lub krzewu stanowiącego przeszkodę lotniczą do starosty właściwego dla nieruchomości, na której znajduje się przeszkoda lotnicza,

- b) w sprawie usunięcia przeszkody lotniczej, która nie jest obiektem budowlanym, drzewem lub krzewem, a stanowi zagrożenie bezpieczeństwa ruchu lotniczego, do:
- Prezesa Urzędu – w przypadku lotniska wpisanego do rejestru lotnisk cywilnych,
 - Ministra Obrony Narodowej – w przypadku lotniska wpisanego wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych,
 - ministra właściwego do spraw wewnętrznych – w przypadku lotniska wpisanego wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego;
- 8) zawiadamia niezwłocznie:
- a) w przypadku stwierdzenia, że na terenie znajdującym się w granicach powierzchni ograniczających przeszkody są wznoszone lub znajdują się obiekty mogące stanowić przeszkody lotnicze albo że istniejące przeszkody lotnicze nie są oznakowane zgodnie z wymogami określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 92 ust. 2:
- Prezesa Urzędu – w przypadku lotniska wpisanego do rejestru lotnisk cywilnych,
 - Ministra Obrony Narodowej – w przypadku lotniska wpisanego wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych,
 - ministra właściwego do spraw wewnętrznych – w przypadku lotniska wpisanego wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego,
- b) właściwy organ nadzoru budowlanego – w przypadku, o którym mowa w lit. a, w zakresie obiektów budowlanych oraz urządzeń związanych z prowadzoną budową.”,
- b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a i 1b w brzmieniu:
- „1a. Zadania, o których mowa w ust. 1 pkt 6–8, w odniesieniu do lotnisk wpisanych wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych albo wpisanych wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego wykonuje jednostka organizacyjna zarządzająca lotniskiem wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych albo wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego.

1b. Zadanie starosty określone w ust. 1 pkt 7 lit. a jest zadaniem z zakresu administracji rządowej.”,

c) ust. 2–4 otrzymują brzmienie:

„2. Do złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 1 pkt 7, jest uprawniony również zakładający lotnisko, o którym mowa w art. 55 ust. 2 pkt 1–3, i Polska Agencja Żeglugi Powietrznej.

3. Do usuwania drzewa lub krzewu znajdującego się na nieruchomościach objętych decyzją, o której mowa w ust. 1 pkt 7 lit. a, z wyjątkiem drzewa lub krzewu usuwanego z nieruchomości wpisanych do rejestru zabytków, nie stosuje się przepisów art. 33 i rozdziału 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r. poz. 1614).

4. Do gruntów rolnych i leśnych objętych decyzją, o której mowa w ust. 1 pkt 7 lit. a, nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1161) oraz art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 28 września 1991 o lasach (Dz. U. z 2017 r. poz. 788 oraz z 2018 r. poz. 650, 651, 1479, 1507 i 1669).”,

d) dodaje się ust. 5–8 w brzmieniu:

„5. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1 pkt 7 lit. a, wnioskodawca jest obowiązany dołączyć:

- 1) dokumentację geodezyjną określającą wysokość nad poziomem morza i współrzędne drzewa lub krzewu, które ma zostać usunięte, oraz mapę poglądową obejmującą obszar objęty wnioskiem;
- 2) wypisy i wyrisy z operatu ewidencji gruntów i budynków lub odpisy z księgi wieczystej dla nieruchomości, na której znajduje się drzewo lub krzew objęte wnioskiem;
- 3) dowody potwierdzające, że drzewo lub krzew objęte wnioskiem stanowi przeszkodę lotniczą.

6. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1 pkt 7 lit. b, wnioskodawca jest obowiązany dołączyć:

- 1) dokumentację geodezyjną określającą wysokość nad poziomem morza i współrzędne przeszkody lotniczej, która ma zostać usunięta, oraz mapę poglądową obejmującą obszar objęty wnioskiem;

- 2) wypisy i wyrisy z operatu ewidencji gruntów i budynków lub odpisy z księgi wieczystej dla nieruchomości, na której znajduje się przeszkoda lotnicza.

7. Posiadacz nieruchomości zapewnia geodecie posiadającemu uprawnienia zawodowe do wykonywania samodzielnych funkcji w dziedzinie geodezji i kartografii, działającemu na rzecz zakładającego lotnisko, o którym mowa w art. 55 ust. 2 pkt 1–3, zarządzającego lotniskiem, jednostki organizacyjnej zarządzającej lotniskiem wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych albo wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego albo Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, dostęp do nieruchomości umożliwiający dokonanie pomiarów drzew, krzewów lub obiektów mogących stanowić przeszkody lotnicze.

8. W sprawie usunięcia przeszkody lotniczej, która nie jest obiektem budowlanym, drzewem lub krzewem, a stanowi zagrożenie bezpieczeństwa ruchu lotniczego, rozstrzyga, w drodze decyzji administracyjnej:

- 1) Prezes Urzędu – w przypadku lotniska wpisanego do rejestru lotnisk cywilnych;
- 2) Minister Obrony Narodowej – w przypadku lotniska wpisanego wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych;
- 3) minister właściwy do spraw wewnętrznych – w przypadku lotniska wpisanego wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego.”;

- 48) w art. 84 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Zarządzający lotniskiem jest obowiązany zapewnić ochronę przeciwpożarową lotniska, w tym znajdujących się na jego terenie obiektów budowlanych.”;

- 49) w art. 86 dodaje się ust. 7–13 w brzmieniu:

„7. Prezes Urzędu uzgadnia projekty miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, projekty decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu oraz opiniuje projekty studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, projekty ramowych studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego związku metropolitalnego oraz plany zagospodarowania przestrzennego województwa, dla terenów, na których znajduje się lotnicze urządzenie naziemne, wyznaczono powierzchnie ograniczające zabudowę lub wydano decyzję o wprowadzeniu zmian w systemie funkcjonalnym pod względem

bezpieczeństwa ruchu lotniczego i prawidłowego funkcjonowania lotniczych urządzeń naziemnych.

8. W terminie nieprzekraczającym 14 dni od dnia otrzymania decyzji o wpisie lotniczego urządzenia naziemnego do rejestru lotniczych urządzeń naziemnych, decyzji o wprowadzeniu zmian w systemie funkcjonalnym lub każdej innej decyzji o zmianie powierzchni ograniczających zabudowę, właściciel lotniczego urządzenia naziemnego przekazuje do organu administracji samorządu terytorialnego właściwego w sprawach planowania i zagospodarowania przestrzennego na terenie, na którym wyznaczono powierzchnie ograniczające zabudowę oraz do wojewody właściwego miejscowo dla terenu, na którym wyznaczono powierzchnie ograniczające zabudowę, mapę w skali 1:25 000 z tymi powierzchniami, w celu uwzględnienia wskazanych ograniczeń wysokości zabudowy przy planowaniu przestrzennym.

9. Przepisów ust. 7 i 8, w zakresie powierzchni ograniczających zabudowę, nie stosuje się do:

- 1) nieruchomości o wysokości do 15 m nad poziomem otaczającego terenu lub wody, położonych w odległości większej niż 600 m od urządzenia;
- 2) nieruchomości o konstrukcjach kratowych, położonych w odległości większej niż 600 m od urządzenia;
- 3) nieruchomości, których rzut poziomy głównej konstrukcji zawiera się w okręgu o promieniu 5 m (w tym maszt z odcciągami), położonych w odległości większej niż 600 m od urządzenia.

10. Powierzchnie ograniczające zabudowę wyznacza się z uwzględnieniem istniejących obiektów budowlanych o wysokości powyżej 15 m nad poziomem otaczającego terenu lub wody oraz ukształtowania terenu.

11. Prezes Urzędu wydaje opinie o możliwości lokalizacji inwestycji ze względu na wysokość zabudowy na obszarze obowiązywania powierzchni ograniczających zabudowę.

12. Informacje o zewnętrznych granicach zasięgu poziomego powierzchni ograniczających zabudowę są udostępniane na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

13. Prezes Urzędu udziela zgody na odstąpienie od wymogów dotyczących powierzchni ograniczających zabudowę po zasięgnięciu opinii właściciela lotniczego

urządzenia naziemnego, jeżeli Prezes Urzędu uzna, że obiekt nie będzie zakłócał działania lotniczego urządzenia naziemnego.”;

50) art. 87 otrzymuje brzmienie:

„Art. 87. 1. Obiekty naturalne i sztuczne, w tym obiekty budowlane, położone w granicach powierzchni ograniczających przeszkody nie mogą być wyższe niż wysokości określone przez te powierzchnie, wyznaczone zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 92 ust. 2, z wyjątkiem przypadku, o którym mowa w ust. 3 i 4. Powierzchnie ograniczające przeszkody wyznaczają granice, w ramach których obiekty mogą wystawać w przestrzeni powietrznej.

2. Przy obliczaniu wysokości obiektu, o którym mowa w ust. 1, uwzględnia się także umieszczone na nim kominy, reklamy, anteny oraz inne urządzenia, a w przypadku dróg lub linii kolejowych również ich skrajnie.

3. Zgody na powstanie obiektu stałego o charakterze trwałym, którego wysokość przekracza wysokość wyznaczoną przez powierzchnie ograniczające przeszkody, udziela, w drodze decyzji administracyjnej:

- 1) Prezes Urzędu – w przypadku lotniska wpisanego do rejestru lotnisk cywilnych,
- 2) Minister Obrony Narodowej – w przypadku lotniska wpisanego wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych,
- 3) minister właściwy do spraw wewnętrznych – w przypadku lotniska wpisanego wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego – jeżeli uzna – po zasięgnięciu opinii odpowiednio zarządzającego lotniskiem albo jednostki organizacyjnej zarządzającej lotniskiem wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych albo wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego i instytucji zapewniającej służbę ruchu lotniczego, o ile taka służba funkcjonuje na lotnisku – że obiekt ten nie stanowi niedopuszczalnego zagrożenia dla ruchu statków powietrznych oraz zostaną spełnione warunki określone w przepisach wydanych na podstawie art. 92 ust. 2.

4. Dopuszcza się powstanie obiektu stałego o charakterze czasowym lub obiektu ruchomego przekraczającego wysokość wyznaczoną przez powierzchnie ograniczające przeszkody, jeżeli zostaną spełnione warunki określone w przepisach wydanych na podstawie art. 92 ust. 2 oraz lokalizacja obiektu zostanie uzgodniona odpowiednio z zarządzającym lotniskiem albo jednostką organizacyjną zarządzającą lotniskiem wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych albo wpisanym

wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego oraz z instytucją zapewniającą służbę ruchu lotniczego – o ile taka służba funkcjonuje na lotnisku.”;

51) po art. 87 dodaje się art. 87¹–87⁸ w brzmieniu:

„Art. 87¹. 1. Przeszkodami lotniczymi są obiekty:

- 1) wyższe niż wysokości określone przez wyznaczone powierzchnie ograniczające przeszkody;
- 2) o wysokości od 100 m powyżej poziomu otaczającego terenu lub wody, zlokalizowane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz na obszarze wyłącznej strefy ekonomicznej Rzeczypospolitej Polskiej;
- 3) występujące w pasie drogi startowej bez względu na ich wysokość;
- 4) inne niż obiekty, o których mowa w pkt 1–3, które zostały uznane przez Prezesa Urzędu, Ministra Obrony Narodowej albo ministra właściwego do spraw wewnętrznych za przeszkodę lotniczą ze względu na potencjalne zagrożenie dla ruchu statków powietrznych.

2. Uznanie, o którym mowa w ust. 1 pkt 4, następuje w drodze decyzji administracyjnej. Postępowanie może być wszczęte z urzędu albo na wniosek zarządzającego lotniskiem albo jednostki organizacyjnej zarządzającej lotniskiem wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych albo wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego lub instytucji zapewniającej służbę ruchu lotniczego. Decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu.

3. Prezes Urzędu, Minister Obrony Narodowej oraz minister właściwy do spraw wewnętrznych prowadzą w zakresie swojej właściwości ewidencję przeszkód lotniczych.

4. Ewidencja przeszkód lotniczych jest jawna w zakresie informacji podlegających udostępnieniu zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 92 ust. 2.

5. Wpisu do ewidencji przeszkód lotniczych dokonuje się na podstawie zgłoszenia zawierającego informacje określone w przepisach wydanych na podstawie art. 92 ust. 2.

6. Zgłoszenia przeszkody lotniczej do Prezesa Urzędu, Ministra Obrony Narodowej oraz ministra właściwego do spraw wewnętrznych dokonuje:

- 1) właściciel nieruchomości, użytkownik wieczysty albo osoba, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości, w zależności od tego, kto faktycznie włada nieruchomością, na której znajduje się przeszkoda lotnicza;
- 2) zarządzający lotniskiem albo jednostka organizacyjna zarządzająca lotniskiem wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych albo wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego, w którego granicach powierzchni ograniczających przeszkody znajduje się przeszkoda lotnicza – w przypadku braku osoby, o której mowa w pkt 1, albo gdy miejsce pobytu tej osoby nie jest znane i nie jest możliwe do ustalenia na podstawie katastru nieruchomości w rozumieniu art. 2 pkt 8 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne; zarządzający lotniskiem ma prawo dostępu do nieruchomości, na której znajduje się przeszkoda lotnicza w granicach powierzchni ograniczających przeszkody, celem pomiaru i weryfikacji danych o tej przeszkodzie;
- 3) podmiot, który doprowadził do powstania obiektu, o którym mowa w art. 87 ust. 4;
- 4) podmiot, który uzyskał pozwolenie na wznoszenie lub wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich, wydane na podstawie ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2205 oraz z 2018 r. poz. 317, 1338 i 1563) – w przypadku przedsięwzięć zlokalizowanych na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej.

7. W przypadku zmiany w zakresie informacji podlegających zgłoszeniu podmiot obowiązany do zgłoszenia przeszkody lotniczej przekazuje uaktualnione informacje do Prezesa Urzędu, Ministra Obrony Narodowej oraz ministra właściwego do spraw wewnętrznych.

8. Nie wymagają zgłoszenia przeszkody lotnicze określone w przepisach wydanych na podstawie art. 92 ust. 2.

9. Prezes Urzędu przekazuje informacje o przeszkodach lotniczych do opublikowania w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 121 ust. 3.

10. Obowiązkowi zgłoszenia do Prezesa Urzędu, Ministra Obrony Narodowej oraz ministra właściwego do spraw wewnętrznych podlegają także urządzenia, które ze względu na emisję silnych powietrznych fal uderzeniowych lub wyrzut dużych ilości gazu ziemnego do atmosfery mogą stanowić potencjalne zagrożenie dla ruchu lotniczego, określone w przepisach wydanych na podstawie art. 92 ust. 2, zwane dalej „urządzeniami o charakterze niebezpiecznym”. Przepisy ust. 4–9 stosuje się odpowiednio.

Art. 87². 1. Przeszkody lotnicze oznakowuje się, z uwzględnieniem przepisów wydanych na podstawie art. 92 ust. 2, chyba że nie podlegają oznakowaniu na podstawie tych przepisów albo zostały zwolnione z obowiązku oznakowania przez:

- 1) Ministra Obrony Narodowej – w przypadku:
 - a) przeszkód lotniczych, o których mowa w art. 87¹ ust. 1 pkt 1 i 3 – w zakresie lotnisk wpisanych wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych,
 - b) obiektów uznanych za przeszkody lotnicze przez Ministra Obrony Narodowej zgodnie z art. 87¹ ust. 1 pkt 4;
- 2) ministra właściwego do spraw wewnętrznych – w przypadku:
 - a) przeszkód lotniczych, o których mowa w art. 87¹ ust. 1 pkt 1 i 3 – w zakresie lotnisk wpisanych wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego,
 - b) obiektów uznanych za przeszkody lotnicze przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych zgodnie z art. 87¹ ust. 1 pkt 4;
- 3) Prezesa Urzędu – w przypadkach innych niż określone w pkt 1 i 2, z tym że zwolnienie z obowiązku oznakowania przeszkód lotniczych, o których mowa w art. 87¹ ust. 1 pkt 2, następuje po uzgodnieniu z Ministrem Obrony Narodowej i ministrem właściwym do spraw wewnętrznych.

2. Do oznakowania przeszkody lotniczej jest obowiązany:

- 1) właściciel nieruchomości, użytkownik wieczysty albo osoba, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości, w zależności od tego, kto faktycznie włada nieruchomością, na której znajduje się przeszkoda lotnicza;
- 2) zarządzający lotniskiem albo jednostka organizacyjna zarządzająca lotniskiem wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych albo wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego, w którego granicach powierzchni ograniczających przeszkody znajduje się

- przeszkoda lotnicza – w przypadku braku osoby, o której mowa w pkt 1, albo gdy miejsce pobytu tej osoby nie jest znane i nie jest możliwe do ustalenia na podstawie katastru nieruchomości w rozumieniu art. 2 pkt 8 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne;
- 3) zarządzający lotniskiem albo jednostka organizacyjna zarządzająca lotniskiem wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych albo wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego, w którego granicach powierzchni ograniczających przeszkody znajduje się przeszkoda lotnicza, jeżeli obiekt wcześniej nie będący przeszkodą lotniczą stał się nią w wyniku budowy, rozbudowy lub zmiany cech lotniska;
 - 4) wnioskodawca w sprawach, o których mowa w art. 87¹ ust. 1 pkt 4, a w przypadku gdy postępowanie zostało wszczęte z urzędu – posiadacz nieruchomości, na której znajduje się przeszkoda lotnicza;
 - 5) podmiot, który uzyskał pozwolenie na wznoszenie lub wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich, wydane na podstawie ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej – w przypadku przedsięwzięć zlokalizowanych na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej.

3. Prezes Urzędu, Minister Obrony Narodowej oraz minister właściwy do spraw wewnętrznych, w drodze decyzji administracyjnej, zwalnia z obowiązku oznakowania przeszkody lotniczej albo zezwala na zmianę sposobu lub rodzaju jej oznakowania, w przypadkach określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 92 ust. 2, jeżeli nie spowoduje to obniżenia bezpieczeństwa żeglugi powietrznej lub wynika to ze względów technicznych przeszkody lotniczej.

4. Zarządzającemu lotniskiem, jednostce organizacyjnej zarządzającej lotniskiem wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych albo wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego oraz instytucji zapewniającej służbę ruchu lotniczego, w przypadku gdy jest ona wnioskodawcą w sprawach, o których mowa w art. 87¹ ust. 1 pkt 4, przysługuje prawo dostępu do nieruchomości, na której znajduje się przeszkoda lotnicza, w celu jej oznakowania, po poinformowaniu o tym fakcie, z wyjątkiem przypadku, o którym mowa w ust. 2 pkt 2, właściciela nieruchomości, użytkownika wieczystego albo osoby,

której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości, w zależności od tego, kto faktycznie włada nieruchomością.

5. W przypadku nieudostępnienia nieruchomości Prezes Urzędu, Minister Obrony Narodowej albo minister właściwy do spraw wewnętrznych, w drodze decyzji administracyjnej, zobowiązuje właściciela nieruchomości, użytkownika wieczystego albo osobę, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości, w zależności od tego, kto faktycznie włada nieruchomością, do udostępnienia nieruchomości w celu oznakowania przeszkody lotniczej. Przepisy art. 124b ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami stosuje się odpowiednio.

Art. 87³. 1. Prezes Urzędu sprawuje nadzór nad zgłaszaniem i oznakowaniem przeszkód lotniczych, w tym prowadzi kontrole, o których mowa w dziale II rozdziale 3, którym podlegają także podmioty obowiązane do zgłaszania i oznakowania przeszkód lotniczych oraz zgłaszania urządzeń o charakterze niebezpiecznym.

2. Jeżeli w ramach nadzoru Prezes Urzędu ustali, że informacje podane w zgłoszeniu, o którym mowa w art. 87¹ ust. 5, nie odpowiadają stanowi faktycznemu, w szczególności w zakresie położenia, wysokości lub oznakowania przeszkody lotniczej, przekazuje do publikacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 121 ust. 3, zastrzeżenie o przeszkodzie lotniczej uwzględniające wynik ustaleń.

Art. 87⁴. 1. Zabrania się na terenie znajdującym się w granicach powierzchni ograniczających przeszkody sadzenia, uprawy lub dopuszczania do wzrostu drzewa lub krzewu stanowiącego przeszkodę lotniczą oraz drzewa lub krzewu zasłaniającego świetlne systemy podejścia, o których mowa w Załączniku 14 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2.

2. Obowiązek i koszt usunięcia albo odpowiedniego przycięcia drzewa lub krzewu, o którym mowa w ust. 1, obciąża:

- 1) właściciela nieruchomości, użytkownika wieczystego albo osobę, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości, w zależności od tego, kto faktycznie włada nieruchomością, na której znajduje się taka przeszkoda;
- 2) zarządzającego lotniskiem albo jednostkę organizacyjną zarządzającą lotniskiem wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych albo wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego, w którego granicach powierzchni ograniczających przeszkody znajduje się

przeszkoda, albo podmiot, o którym mowa w art. 82 ust. 2 – w przypadku braku osoby, o której mowa w pkt 1, albo gdy miejsce pobytu tej osoby nie jest znane i nie jest możliwe do ustalenia na podstawie katastru nieruchomości w rozumieniu art. 2 pkt 8 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2 pkt 1, dla nieruchomości będących w zarządzie Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, zwanego dalej „Lasami Państwowymi”, na podstawie ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach, Lasy Państwowe są obowiązane do dokonania nieodpłatnie usunięcia i uprzątnięcia drzewa lub krzewu w terminie ustalonym w odrębnym porozumieniu albo umowie z zarządzającym lotniskiem użytku publicznego albo podmiotem, o którym mowa w art. 82 ust. 2. Koszty usunięcia drzewa lub krzewu w wieku do 20 lat oraz ich uprzątnięcia z nieruchomości będących w zarządzie Lasów Państwowych ponosi zarządzający lotniskiem użytku publicznego albo podmiot, o którym mowa w art. 82 ust. 2.

4. Na wniosek podmiotów, o których mowa w ust. 2, starosta właściwy dla nieruchomości, na której znajduje się drzewo lub krzew, o którym mowa w ust. 1, wydaje decyzję zezwalającą na usunięcie albo odpowiednie przycięcie drzewa lub krzewu. Przepisy art. 82 ust. 3 i 4 stosuje się.

5. W przypadku niewystąpienia z wnioskiem, o którym mowa w ust. 4, przez podmioty, o których mowa w ust. 2 pkt 1, starosta właściwy dla nieruchomości, na której znajduje się drzewo lub krzew, o którym mowa w ust. 1, wydaje, na wniosek zarządzającego lotniskiem albo jednostki organizacyjnej zarządzającej lotniskiem wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych albo wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego, zakładającego lotnisko, o którym mowa w art. 55 ust. 2 pkt 1–3, albo Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, decyzję administracyjną zezwalającą na usunięcie albo odpowiednie przycięcie drzewa lub krzewu. Obowiązek i koszt usunięcia tego drzewa lub krzewu obciąża:

- 1) właściciela nieruchomości, użytkownika wieczystego albo osobę, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości, w zależności od tego, kto faktycznie włada nieruchomością, na której znajduje się taka przeszkoda;
- 2) wnioskującego o wydanie decyzji – w przypadku braku osób, o których mowa w pkt 1, albo gdy miejsce pobytu tych osób nie jest znane i nie jest możliwe do

ustalenia na podstawie katastru nieruchomości w rozumieniu art. 2 pkt 8 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne.

Art. 87⁵. 1. Jeżeli w wyniku budowy, rozbudowy lub zmiany cech lotniska obiekt naturalny w postaci drzewa lub krzewu stał się przeszkodą lotniczą, jego usunięcia lub odpowiedniego przycięcia po uzyskaniu decyzji starosty, o której mowa w art. 82 ust. 1 pkt 7 lit. a, dokonuje na własny koszt:

- 1) zakładający lotnisko – w przypadku budowy lotniska;
- 2) zarządzający lotniskiem albo jednostka organizacyjna zarządzająca lotniskiem wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych albo wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego – w przypadku rozbudowy lub zmiany cech lotniska.

Decyzja starosty staje się wykonalna nie wcześniej niż w dniu, w którym można przystąpić do użytkowania obiektu lotniskowego zgodnie z art. 54 albo art. 55 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2018 r. poz. 1202, 1276, 1496 i 1669).

2. Posiadacz nieruchomości zapewnia dostęp do nieruchomości w celu wykonania czynności związanych z usunięciem albo odpowiednim przycięciem drzewa lub krzewu. W przypadku nieudostępnienia nieruchomości przepisy art. 124b ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami stosuje się odpowiednio.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, usunięcie drzewa lub krzewu albo jego odpowiednie przycięcie następuje za odszkodowaniem zakładającego lotnisko w przypadku budowy lotniska albo zarządzającego lotniskiem, Ministra Obrony Narodowej albo jednostki organizacyjnej zarządzającej lotniskiem wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego w przypadku rozbudowy lub zmiany cech lotniska na rzecz właściciela, użytkownika wieczystego albo osoby, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości, w zależności od tego, kto faktycznie włada nieruchomością, na której znajduje się drzewo lub krzew, albo w przypadku ich braku – posiadacza nieruchomości. Wysokość odszkodowania ustala się w drodze umowy stron.

4. W przypadku braku umowy stron zawartej w terminie 3 miesięcy od dnia usunięcia albo odpowiedniego przycięcia drzewa lub krzewu wysokość odszkodowania, o którym mowa w ust. 3, ustala, z zastosowaniem zasad przewidzianych przy wywłaszczaniu nieruchomości, określonych w ustawie z dnia 21 sierpnia 1997 r.

o gospodarce nieruchomościami, starosta właściwy ze względu na miejsce, w którym znajdowało się drzewo lub krzew.

5. W przypadku lasów stanowiących własność Skarbu Państwa odszkodowania, o których mowa w ust. 3, stanowią środki funduszu leśnego, o którym mowa w ustawie z dnia 28 września 1991 r. o lasach.

Art. 87⁶. Zabrania się:

- 1) w stosunku do lotnisk użytku publicznego, o których mowa w art. 59a ust. 1 pkt 1– 2, oraz lotnisk wpisanych wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych:
 - a) budowy lub rozbudowy obiektów budowlanych sprzyjających występowaniu zwierząt stwarzających zagrożenie dla ruchu statków powietrznych w odległości do 7 km od punktu odniesienia lotniska ujawnionego w rejestrze lotnisk,
 - b) hodowania lub wypuszczania ptaków stwarzających zagrożenie dla ruchu statków powietrznych w odległości do 3 km od progu i końca drogi startowej lotniska i 1,5 km od osi drogi startowej lotniska, po obu stronach tej drogi;
- 2) w stosunku do lotnisk innych niż lotniska, o których mowa w art. 59a ust. 1 pkt 1– 2:
 - a) budowy lub rozbudowy obiektów budowlanych sprzyjających występowaniu zwierząt stwarzających zagrożenie dla ruchu statków powietrznych w odległości do 4 km od punktu odniesienia lotniska ujawnionego w rejestrze lotnisk,
 - b) hodowania lub wypuszczania ptaków stwarzających zagrożenie dla ruchu statków powietrznych w odległości do 3 km od progu i końca drogi startowej lotniska i 1,5 km od osi drogi startowej lotniska, po obu stronach tej drogi.

Art. 87⁷. W zakresie swojej właściwości Prezes Urzędu, Minister Obrony Narodowej oraz minister właściwy do spraw wewnętrznych, w celu ochrony lotnisk przed działaniami i zdarzeniami, które mogą powodować niedopuszczalne zagrożenia dla ruchu statków powietrznych korzystających z lotniska:

- 1) uzgadnia projekty miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i projekty decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu oraz opiniuje projekty studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, projekty ramowych studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania

przestrzennego związku metropolitalnego oraz plany zagospodarowania przestrzennego województwa, dla terenów, na których:

- a) znajduje się lotnisko,
 - b) wyznaczono powierzchnie ograniczające przeszkody,
 - c) wydano promesę zezwolenia, o której mowa w art. 57 ust. 1, dla inwestycji, o której mowa w ustawie z dnia 12 lutego 2009 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego,
 - d) wydano zezwolenie na założenie lotniska;
- 2) wydaje opinie inne niż opinie, o których mowa w pkt 1, dotyczące możliwości lokalizacji inwestycji ze względu na wysokość zabudowy.

Art. 87⁸. 1. W terminie nieprzekraczającym 14 dni od dnia otrzymania decyzji o wpisie lotniska do rejestru lotnisk, rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych, rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego, zezwolenia na założenie lotniska lub każdej decyzji o zmianie cech lotniska wpływającej na zmianę powierzchni ograniczających przeszkody, zarządzający lotniskiem albo jednostka organizacyjna zarządzająca lotniskiem wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych albo wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego przekazuje mapy w skali 1:25 000 z naniesionymi powierzchniami ograniczającymi przeszkody, świetlnymi systemami podejścia, punktem odniesienia lotniska, progiem i końcem drogi startowej oraz osią drogi startowej do:

- 1) organu administracji samorządu terytorialnego właściwego w sprawach planowania i zagospodarowania przestrzennego na terenie, na którym wyznaczono powierzchnie ograniczające przeszkody, oraz do wojewody właściwego miejscowo dla terenu, na którym wyznaczono powierzchnie ograniczające przeszkody, w celu uwzględnienia przy planowaniu przestrzennym;
- 2) starosty właściwego miejscowo dla terenu, na którym wyznaczono powierzchnie ograniczające przeszkody, w celu uwzględnienia przy wydawaniu decyzji, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 7 lit. a.

2. Mapy, o których mowa w ust. 1, są publicznie dostępne w siedzibie organów administracji samorządu terytorialnego. Zarządzający lotniskiem oraz jednostka organizacyjna zarządzająca lotniskiem wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych albo wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk

lotnictwa służb porządku publicznego udostępnia te mapy w swojej siedzibie lub na stronie internetowej.”;

52) w art. 87a:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Na użycie lasera lub światła z innych źródeł w strefach, o których mowa w ust. 1, może zostać wydana zgoda przez Ministra Obrony Narodowej albo instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego, zgodnie z właściwością określoną w przepisach wydanych na podstawie ust. 4 – jeżeli użycie to nie będzie zagrażało bezpieczeństwu statku powietrznego oraz życiu i zdrowiu załogi i pasażerów na jego pokładzie. Strefy, o których mowa w ust. 1, są nanoszone na mapę, która jest zamieszczana na stronie internetowej Urzędu, a także publikowana w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczej, o którym mowa w art. 121 ust. 3.”,

b) w ust. 4:

– wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Minister właściwy do spraw transportu oraz Minister Obrony Narodowej określą, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych”;

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) sposób wyznaczania stref przestrzeni powietrznej wykorzystywanych do żeglugi powietrznej, o których mowa w ust. 1;”;

– w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 i 5 w brzmieniu:

„4) właściwość podmiotów, o których mowa w ust. 2, w zakresie wydawania zgody na użycie lasera lub światła z innych źródeł w strefach, o których mowa w ust. 1;

5) sposób naniesienia stref, o których mowa w ust. 1, na mapę.”;

53) w art. 88:

a) w ust. 3 uchyla się pkt 4,

b) w ust. 5:

– wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Do wniosku, o którym mowa w ust. 4, wnioskodawca jest obowiązany dołączyć lub przedstawić”;

- pkt 5 otrzymuje brzmienie:
 - „5) dokument potwierdzający wybudowanie i oddanie do użytku lotniczego urządzenia naziemnego zgodnie z przepisami prawa budowlanego i przepisami wydanymi na podstawie art. 92 ust. 1 pkt 3;”;
- w pkt 6 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 7 w brzmieniu:
 - „7) dane wektorowe dotyczące granic poziomych i pionowych wraz z wartościami atrybutowymi, przedstawiające powierzchnie ograniczające zabudowę wokół urządzenia, w wersji elektronicznej, odniesione przestrzennie w układzie współrzędnych Światowego Systemu Geograficznego 1984 (WGS-84).”;
- c) ust. 7 otrzymuje brzmienie:
 - „7. Prezes Urzędu odmawia wpisania lotniczego urządzenia naziemnego do rejestru lotniczych 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 w przepisach wydanych na podstawie art. 92 ust. 1 pkt 3.”;
- 54) w art. 91 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
 - „2) jeżeli urządzenie nie spełnia wymagań technicznych lub eksploatacyjnych, określonych na podstawie art. 92 ust. 1 pkt 3;”;
- 55) art. 92 otrzymuje brzmienie:
 - „Art. 92. 1. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz ministrem właściwym do spraw informatyzacji określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem zasad bezpiecznej eksploatacji lotniczych urządzeń naziemnych, funkcji lotniczych urządzeń naziemnych oraz bezpieczeństwa operacji lotniczych:
 - 1) klasyfikację lotniczych urządzeń naziemnych;
 - 2) zadania zarządzającego lotniczym urządzeniem naziemnym;
 - 3) warunki techniczne, jakie powinny spełniać lotnicze urządzenia naziemne, oraz warunki ich eksploatacji;
 - 4) szczegółowy zakres danych ujęty we wniosku o wpis lotniczego urządzenia naziemnego do rejestru w zależności od rodzaju lotniczego urządzenia naziemnego;

- 5) szczegółowe informacje dotyczące charakterystyki technicznej lotniczego urządzenia naziemnego;
- 6) szczegółowy sposób prowadzenia rejestru lotniczych urządzeń naziemnych z uwzględnieniem wymagań dotyczących dokumentacji rejestrowej;
- 7) sposób określania i wyznaczania granic przestrzennych powierzchni ograniczających zabudowę oraz nanoszenia ich na mapy;
- 8) warunki, jakie powinny spełniać obiekty na obszarze powierzchni ograniczających zabudowę.

2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, mając na uwadze bezpieczeństwo ruchu statków powietrznych, z uwzględnieniem potrzeb bezpiecznej eksploatacji lotnisk i bezpieczeństwa żeglugi powietrznej oraz mając na uwadze wymagania dla jakości danych lotniczych, określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) sposób wyznaczania powierzchni ograniczających przeszkody;
- 2) sposób i rodzaj oznakowania przeszkód lotniczych;
- 3) sposób i warunki udzielania zwolnień z obowiązku oznakowania przeszkód lotniczych i zezwoleń na zmianę sposobu lub rodzaju ich oznakowania;
- 4) rodzaje przeszkód lotniczych niepodlegających zgłoszeniu lub oznakowaniu;
- 5) sposób i warunki uznawania za przeszkody lotnicze obiektów, o których mowa w art. 87¹ ust. 1 pkt 4, oraz zakres informacji i dokumentów dołączanych do wniosku, o którym mowa w art. 87¹ ust. 2;
- 6) sposób i warunki udzielania zgody, o której mowa w art. 87 ust. 3, oraz dokumenty dołączane do wniosku o udzielenie takiej zgody;
- 7) warunki powstawania obiektów, o których mowa w art. 87 ust. 4;
- 8) sposób i terminy zgłaszania przeszkód lotniczych oraz urządzeń o charakterze niebezpiecznym, zakres informacji podlegających zgłoszeniu oraz sposób przekazywania informacji do publikacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 121 ust. 3;
- 9) sposób prowadzenia ewidencji przeszkód lotniczych;
- 10) informacje ujęte w ewidencji przeszkód lotniczych podlegające udostępnieniu;
- 11) urządzenia o charakterze niebezpiecznym, o których mowa w art. 87¹ ust. 10.”;

56) w art. 93a w ust. 1 w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 w brzmieniu:

„6) prowadzenia szkoleń z zakresu operacji śmigłowej służby ratownictwa medycznego.”;

57) w art. 94:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Do wykonywania lotów i innych czynności lotniczych są uprawnieni wyłącznie członkowie personelu lotniczego, członkowie personelu pokładowego, o których mowa w art. 2 pkt 11 rozporządzenia nr 1178/2011/UE, osoby uczestniczące w szkoleniu lotniczym prowadzonym zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 104 ust. 1 pkt 4 lit. e i art. 104 ust. 1a pkt 4 lit. e oraz osoby uczestniczące w zajęciach rekreacyjnych na lotniach i paralotniach prowadzonych zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2.”,

b) w ust. 6 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) personel wchodzący w skład załóg statków powietrznych:

- a) pilot samolotowy rekreacyjny,
- b) pilot samolotowy turystyczny,
- c) pilot samolotowy zawodowy,
- d) pilot samolotowy liniowy,
- e) pilot samolotowy w załodze wieloosobowej,
- f) pilot śmigłowiec rekreacyjny,
- g) pilot śmigłowiec turystyczny,
- h) pilot śmigłowiec zawodowy,
- i) pilot śmigłowiec liniowy,
- j) pilot wiatrakowiec turystyczny,
- k) pilot wiatrakowiec zawodowy,
- l) pilot sterowiec turystyczny,
- m) pilot sterowiec zawodowy,
- n) pilot balonowiec rekreacyjny,
- o) pilot balonowiec,
- p) pilot szybowiec rekreacyjny,
- q) pilot szybowiec,
- r) nawigator lotniczy,

- s) mechanik pokładowy;”,
 - c) uchyla się ust. 6a,
 - d) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Z wyjątkiem licencji dyspozytora lotniczego, w licencji wpisuje się stanowiące jej część i związane z nią uprawnienia.”;
- 58) art. 95e otrzymuje brzmienie:
- „Art. 95e. 1. Prezes Urzędu wzywa podmiot szkolący do przywrócenia stanu zgodnego z przepisami prawa, w terminie określonym przez Prezesa Urzędu zależnym od stopnia stwierdzonych naruszeń bezpieczeństwa prowadzonej działalności szkoleniowej, w przypadku gdy stwierdzi, że podmiot ten zagraża bezpieczeństwu w ruchu lotniczym, bezpieczeństwu i porządkowi publicznemu lub przestał spełniać wymagania niezbędne dla prowadzenia działalności szkoleniowej.
2. Po bezskutecznym upływie terminu, o którym mowa w ust. 1, Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, wykreśla podmiot szkolący z rejestru podmiotów szkolących.”;

59) w art. 95g:

- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Czynności członków personelu pokładowego na statku powietrznym wykonują osoby posiadające ważne świadectwo dopuszczenia do pracy, o którym mowa w załączniku V do rozporządzenia nr 1178/2011/UE, ważne kwalifikacje na typ oraz wersję statku powietrznego, a także ważne badania lotniczo-lekarskie.”,
- b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Szkolenia kandydatów na członków personelu pokładowego prowadzi certyfikowany przewoźnik lotniczy upoważniony w tym zakresie albo organizacja szkoleniowa zatwierdzona przez Prezesa Urzędu w drodze decyzji administracyjnej.”,
- c) dodaje się ust. 5–7 w brzmieniu:

„5. Organizacja szkoleniowa, o której mowa w ust. 3, przekazuje Prezesowi Urzędu do końca każdego roku kalendarzowego wykaz przeprowadzonych szkoleń, o których mowa w ust. 3.

6. Prezes Urzędu może zawiesić albo cofnąć świadectwo dopuszczania do pracy w przypadku, o którym mowa w CC.CCA.110 lit. a załącznika V do rozporządzenia nr 1178/2011/UE.

7. Zawieszenie albo cofnięcie świadectwa dopuszczenia do pracy sporządza się na piśmie i doręcza się na adres poczty elektronicznej – w przypadku gdy członek personelu pokładowego wskaże taki adres do doręczeń, albo w formie pisemnej lub za pomocą telefaksu.”;

60) w art. 96:

a) w ust. 1 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) odpowiada wymaganiom w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej, określonym na podstawie art. 104 ust. 2, potwierdzonym orzeczeniem o zdolności lub niezdolności do wykonywania lotów i innych czynności lotniczych, o którym mowa w art. 110;”;

b) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. W celu uzyskania licencji członka personelu lotniczego osoba ubiegająca się o nią musi spełnić następujące wymagania dla poszczególnych specjalności w zakresie wieku:

- 1) pilot szybowcowy – ukończone 16 lat, a jeżeli z licencji wynika uprawnienie do wykonywania zawodowej czynności pilota – ukończone 18 lat;
- 2) pilot rekreacyjny samolotowy i śmigłowcowy – ukończone 17 lat;
- 3) pilot rekreacyjny szybowcowy i balonowy – ukończone 16 lat;
- 4) pilot turystyczny, bez względu na kategorię statku powietrznego, którego dotyczy licencja – ukończone 17 lat;
- 5) pilot zawodowy, bez względu na kategorię statku powietrznego, którego dotyczy licencja – ukończone 18 lat;
- 6) pilot liniowy, bez względu na kategorię statku powietrznego, którego dotyczy licencja – ukończone 21 lat;
- 7) pilot balonowy – ukończone 16 lat, a jeżeli z licencji wynika uprawnienie do wykonywania zawodowej czynności pilota – ukończone 18 lat;
- 8) mechanik lotniczy obsługi technicznej – ukończone 18 lat;
- 9) kontroler ruchu lotniczego – określone w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 2015/340 z dnia 20 lutego 2015 r. ustanawiającym wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące licencji i certyfikatów kontrolerów ruchu lotniczego zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, zmieniającym rozporządzenie wykonawcze

Komisji (UE) nr 923/2012 i uchylającym rozporządzenie Komisji (UE) nr 805/2011 (Dz. Urz. UE L 63 z 06.03.2015, str. 1);

- 10) praktykant – kontroler ruchu lotniczego – określone w rozporządzeniu nr 2015/340/UE;
- 11) dyspozytor lotniczy – ukończone 21 lat;
- 12) członek personelu lotniczego, o którym mowa w art. 94 ust. 9 – ukończone 16 lat;
- 13) pozostałe specjalności członków personelu lotniczego – ukończone 18 lat.

3. Prezes Urzędu:

- 1) wydaje, zmienia, zawiesza, przywraca, cofa lub wznawia ważność,
 - 2) uznaje, zawiesza uznanie, przywraca uznanie albo cofa uznanie – licencji, świadectw kwalifikacji lub uprawnień do nich wpisywanych w drodze decyzji administracyjnej.”,
- c) po ust. 3 dodaje się ust. 3a i 3b w brzmieniu:
- „3a. Przedłużenia ważności licencji, świadectw kwalifikacji i uprawnień do nich wpisywanych dokonuje się w okresie ich ważności.
- 3b. Sposób oraz warunki przedłużenia ważności licencji, świadectw kwalifikacji i uprawnień do nich wpisywanych określają przepisy wydane na podstawie art. 104 ust. 1 i 1a.”,
- d) ust. 5a otrzymuje brzmienie:
- „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 w zakresie nieobjętym przepisami rozporządzenia nr 1178/2001/UE dla specjalności personelu lotniczego, o których mowa w art. 94 ust. 6 pkt 1, 3 i 5, jest uznawana w Rzeczypospolitej Polskiej za ważną na równi z licencją wydaną przez Prezesa Urzędu, chyba że wymagania stawiane przy jej wydaniu były łagodniejsze od stawianych w Rzeczypospolitej Polskiej.”,
- e) w ust. 5b pkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2) wydana lub potwierdzona przez właściwy organ państwa obcego, zgodnie z wymaganiami międzynarodowymi ustanowionymi przez Zrzeszenie Władz Lotniczych (JAA) albo Unię Europejską, z wyjątkiem licencji kontrolera

ruchu lotniczego i praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, które uznaje się na zasadach określonych w przepisach prawa Unii Europejskiej dotyczących kwalifikacji personelu lotniczego.”;

61) w art. 97:

a) w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) wykonywania czynności lotniczych przez osobę nieposiadającą licencji lub świadectwa kwalifikacji, o ile posiadanie licencji lub świadectwa kwalifikacji do wykonywania czynności lotniczych jest wymagane, albo niespełniającą wymagań, o których mowa w art. 95g ust. 1;”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Zakazy określone w ust. 1 nie dotyczą szkolenia lotniczego oraz części praktycznej egzaminu państwowego.”;

62) w art. 98 ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Ważność licencji jest uzależniona od wyniku okresowego sprawdzenia sprawności psychicznej i fizycznej członka personelu lotniczego, stwierdzonej w badaniach lotniczo-lekarskich i utrzymania w okresie ważności licencji wiadomości i umiejętności nie mniejszych niż wymagane do uzyskania licencji lub uprawnień do niej wpisywanych, o ile są wymagane lub o ile przepisy prawa Unii Europejskiej dotyczące kwalifikacji personelu lotniczego nie stanowią inaczej.

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 nie powinny być mniejsze niż wymagane do uzyskania wpisu uprawnienia do licencji, o ile przepisy prawa Unii Europejskiej dotyczące kwalifikacji personelu lotniczego nie stanowią inaczej.”;

63) w art. 99:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Warunkiem uzyskania licencji jest pozytywny wynik egzaminu państwowego składającego się z części teoretycznej lub praktycznej, złożonego przed komisją egzaminacyjną, chyba że przepisy prawa Unii Europejskiej dotyczące kwalifikacji personelu lotniczego stanowią inaczej.

2. Prezes Urzędu powołuje członków komisji egzaminacyjnej spośród osób wyróżniających się odpowiednimi kwalifikacjami, wiedzą i doświadczeniem

w zakresie lotnictwa, z uwzględnieniem przepisów prawa Unii Europejskiej dotyczących egzaminowania personelu lotniczego.”,

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

„4a. Prezes Urzędu odwołuje członka komisji, o której mowa w ust. 2, przed upływem 3 lat, w przypadku gdy członkowi komisji zawieszono, ograniczono lub cofnięto posiadaną licencję lub wynikające z niej uprawnienia, jeżeli zawieszona, ograniczona lub cofnięta licencja lub wynikające z niej uprawnienia są niezbędne do pełnienia funkcji członka tej komisji.”;

64) uchyla się art. 101;

65) po art. 102 dodaje się art. 102a i art. 102b w brzmieniu:

„Art. 102a. 1. Czas pracy członków załóg statków powietrznych nie może przekraczać 1900 godzin w ciągu okresu rozliczeniowego wynoszącego rok kalendarzowy.

2. Członkom załóg statków powietrznych niezależnie od urlopu wypoczynkowego przysługuje tyle dni wolnych od wszelkich zajęć, ile w przyjętym okresie rozliczeniowym przypada dni wolnych od pracy, w tym co najmniej:

- 1) 7 dni w porcie macierzystym w każdym miesiącu kalendarzowym, z których jeden dzień przypada w niedzielę lub święto,
- 2) 96 dni w porcie macierzystym w każdym roku kalendarzowym

– z zastrzeżeniem art. 103b ust. 1.

Art. 102b. 1. Czas pracy członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu, z wyłączeniem członków załóg, o których mowa w art. 103ca ust. 1, określają przepisy podczęści FTL załącznika III do rozporządzenia nr 965/2012/UE w zakresie okresu służby, w tym w zakresie okresu pełnienia czynności lotniczych.

2. Dyżur członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu, z wyłączeniem członków załóg, o których mowa w art. 103ca ust. 2, określa podczęść FTL załącznika III do rozporządzenia nr 965/2012/UE w zakresie gotowości.

3. Okresy wypoczynku, określone w podczęści FTL załącznika III do rozporządzenia nr 965/2012/UE, członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu, z wyłączeniem członków załóg, o których mowa w art. 103ca ust. 1, mogą być udzielane w dniach wolnych od pracy.”;

66) w art. 103:

a) po ust. 3 dodaje się ust. 3a i 3b w brzmieniu:

„3a. W zakresie czasu pracy w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu obowiązuje typ wczesny grafiku zakłócającego, o którym mowa w ORO.FTL.105 pkt 8 lit. a załącznika III do rozporządzenia nr 965/2012/UE.

3b. Maksymalny okres pełnienia czynności lotniczych przez członka załogi w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu na symulatorze lotu lub w przypadku lotów szkoleniowych nie może przekroczyć jednorazowo 10 godzin w ciągu kolejnych 24 godzin i jest wliczany do okresu pełnienia czynności lotniczych członka załogi w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu.”,

b) uchyla się ust. 4;

67) w art. 103a uchyla się ust. 1;

68) po art. 103c dodaje się art. 103ca w brzmieniu:

„Art. 103ca. 1. Czas pracy członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu wykonywanym taksówką powietrzną, w załodze jednoosobowej oraz w służbie ratownictwa medycznego określają przepisy części Q załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91²⁾ w zakresie okresu służby, w tym w zakresie okresu pełnienia czynności lotniczych.

2. Dyżur członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu wykonywanym taksówką powietrzną, w załodze jednoosobowej oraz w służbie ratownictwa medycznego określają przepisy części Q załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91 w zakresie gotowości oraz przepisy wydane na podstawie ust. 10.

3. Okresy wypoczynku, określone w części Q załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91, członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu wykonywanym taksówką powietrzną, w załodze jednoosobowej oraz w służbie ratownictwa medycznego mogą być udzielane w dniach wolnych od pracy.

4. Służba ratownictwa medycznego jest misją składającą się z dolotu, transportu i powrotu do portu macierzystego, wykonywaną przy użyciu samolotu zgodnie z certyfikatem przewoźnika lotniczego, której celem jest udzielenie pomocy medycznej

²⁾ W brzmieniu nadanym rozporządzeniem Komisji (WE) nr 859/2008 z dnia 20 sierpnia 2008 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 254 z 20.9.2008, str. 1) w związku z treścią art. 8 ust. 2 rozporządzenia nr 965/2012/UE.

w stanie nagłego zagrożenia zdrowia, kiedy zasadnicze znaczenie ma bezzwłoczny i szybki transport:

- 1) chorych lub rannych oraz innych osób, których to bezpośrednio dotyczy,
- 2) personelu medycznego lub
- 3) materiałów biologicznych i materiałów lub urządzeń wykorzystywanych do udzielenia świadczeń zdrowotnych.

5. Maksymalny okres pełnienia czynności lotniczych członka załogi w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu w załodze jednoosobowej nie może przekraczać 10 godzin w ciągu kolejnych 24 godzin.

6. Maksymalny okres pełnienia czynności lotniczych członka załogi w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu w służbie ratownictwa medycznego nie może przekraczać 12 godzin w ciągu kolejnych 24 godzin.

7. Okres pełnienia czynności lotniczych członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu wykonywanym taksówką powietrzną, w załodze jednoosobowej oraz w służbie ratownictwa medycznego może zostać wydłużony zgodnie z warunkami określonymi w przepisach wydanych na podstawie ust. 10.

8. Okres wypoczynku członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu wykonywanym taksówką powietrzną, w załodze jednoosobowej oraz w służbie ratownictwa medycznego, należy w związku z pełnieniem czynności lotniczych, może zostać skrócony albo wydłużony, z zachowaniem wymagań określonych w art. 102a ust. 2 oraz w sposób określony w przepisach wydanych na podstawie ust. 10.

9. Niezależnie od okresu wypoczynku, o którym mowa w ust. 8, członkom załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu wykonywanym taksówką powietrzną, w załodze jednoosobowej oraz w służbie ratownictwa medycznego przysługuje wypoczynek dodatkowy jako kompensata wpływu różnic stref czasowych na członków załogi statku powietrznego, zgodnie z warunkami określonymi w przepisach wydanych na podstawie ust. 10.

10. Minister właściwy do spraw transportu, mając na uwadze konieczność zachowania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa operacji lotniczych oraz zapobieżenia skutkom skumulowanego zmęczenia, a także uwzględniając przepisy części Q załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91 oraz podczęści FTL załącznika

III do rozporządzenia nr 965/2012/UE określi, w drodze rozporządzenia, dla członków załóg w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu:

- 1) wykonywanym taksówką powietrzną, w załodze jednoosobowej oraz w służbie ratownictwa medycznego:
 - a) warunki i okresy wypoczynku należne w związku z pełnieniem czynności lotniczych oraz sposób skracania i wydłużania okresu wypoczynku,
 - b) warunki i okresy wypoczynku dodatkowego stanowiącego kompensatę wpływu różnic stref czasowych na członków załogi statku powietrznego,
 - c) formy i warunki pełnienia gotowości, jej limity oraz sposób wliczania gotowości do okresu służby i okresu pełnienia czynności lotniczych;
 - 2) wykonywanym taksówką powietrzną oraz w służbie ratownictwa medycznego wydłużony okres pełnienia czynności lotniczych ze względu na zwiększenie składu personelu lotniczego w załodze wieloosobowej;
 - 3) w załodze jednoosobowej oraz w służbie ratownictwa medycznego sposób wliczania czasu przemieszczania członka załogi w celu zajęcia stanowiska do okresu służby i okresu pełnienia czynności lotniczych;
 - 4) wykonywanym taksówką powietrzną przerwy w pełnieniu czynności lotniczych oraz wydłużony okres pełnienia czynności lotniczych ze względu na zastosowaną przerwę;
 - 5) w załodze jednoosobowej szczegółowy sposób określania okresu pełnienia czynności lotniczych w zależności od czasu zgłoszenia się do lotu oraz liczby odcinków;
 - 6) w służbie ratownictwa medycznego wydłużony okres pełnienia czynności lotniczych ze względu na udział w akcji ratowniczej lub wystąpienie nieprzewidzianych okoliczności podczas operacji lotniczej.”;
- 69) art. 103d otrzymuje brzmienie:
- „Art. 103d. W sprawach dotyczących czasu pracy członków załóg statków powietrznych, nieuregulowanych w przepisach art. 102a–103ca, stosuje się przepisy Kodeksu pracy.”;

70) w art. 106:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Badania lotniczo-lekarskie przeprowadzają i wydają orzeczenia o zdolności lub niezdolności do wykonywania lotów i innych czynności lotniczych, zwane dalej „orzeczeniami lotniczo-lekarskimi”:

- 1) centra medycyny lotniczej;
- 2) lekarze orzecznicy medycyny lotniczej.”,

b) uchyla się ust. 2,

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Od orzeczenia lotniczo-lekarskiego wydanego przez centrum medycyny lotniczej lub lekarza orzecznika medycyny lotniczej osobie zainteresowanej przysługuje odwołanie do Naczelnego Lekarza w terminie 14 dni od dnia otrzymania orzeczenia. Do postępowania w sprawie odwołania stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego.”,

d) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Naczelny Lekarz w celu zbadania zasadności odwołania, o którym mowa w ust. 3, może zlecić przeprowadzenie dodatkowych badań przez lekarza posiadającego tytuł specjalisty lub specjalizację w dziedzinie medycyny związanej z przeprowadzanymi badaniami lotniczo-lekarskimi, który nie brał udziału w badaniach, na podstawie których wydano zaskarżone orzeczenie lotniczo-lekarskie. Naczelny Lekarz nie jest związany wynikiem badań dodatkowych.”,

e) uchyla się ust. 6 i 7;

71) w art. 107 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Do zadań Naczelnego Lekarza należy:

- 1) pełnienie funkcji odwoławczych od orzeczeń lotniczo-lekarskich wydawanych przez centra medycyny lotniczej oraz lekarzy orzeczników medycyny lotniczej;
- 2) sprawowanie nadzoru nad działalnością centrów medycyny lotniczej oraz lekarzy orzeczników medycyny lotniczej;
- 3) wnioskowanie do Prezesa Urzędu o wydanie certyfikatu centrum medycyny lotniczej;

- 4) wnioskowanie do Prezesa Urzędu o wydanie lekarzowi orzecznikowi medycyny lotniczej certyfikatu zgodnie z przepisami prawa Unii Europejskiej w zakresie medycyny lotniczej;
 - 5) wnioskowanie do Prezesa Urzędu o wydanie, cofnięcie albo zawieszenie lekarzowi orzecznikowi medycyny lotniczej upoważnienia do przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich do:
 - a) świadectw kwalifikacji,
 - b) licencji wydawanych dla specjalności personelu lotniczego, o których mowa w art. 94 ust. 6 pkt 1 lit. j, k, r i s oraz pkt 5 – zwanego dalej „upoważnieniem”;
 - 6) dokonywanie kontroli działalności podmiotów, o których mowa w art. 106 ust. 1;
 - 7) zatwierdzanie i wdrażanie programu szkolenia dla kandydatów na lekarzy orzeczników medycyny lotniczej;
 - 8) organizowanie szkoleń dla kandydatów na lekarzy orzeczników medycyny lotniczej lub lekarzy orzeczników medycyny lotniczej.”;
- 72) art. 108–110 otrzymują brzmienie:
- „Art. 108. 1. Lekarzem orzecznikiem medycyny lotniczej może zostać lekarz, który uzyskał:
- 1) certyfikat lekarza orzecznika medycyny lotniczej albo
 - 2) upoważnienie.
2. Warunki wydawania certyfikatu lekarza orzecznika medycyny lotniczej określa Podczęść D Sekcja 1 załącznika IV oraz ARA.MED.200 załącznika VI do rozporządzenia nr 1178/2011/UE.
3. Certyfikat lekarza orzecznika medycyny lotniczej jest wydawany na okres 3 lat.
4. Upoważnienie uzyskuje lekarz, który:
- 1) posiada prawo wykonywania zawodu lekarza;
 - 2) posiada tytuł specjalisty lub specjalizację w dziedzinie medycyny związanej z przeprowadzanymi badaniami lotniczo-lekarskimi;
 - 3) odbył szkolenie dla kandydatów na lekarzy orzeczników medycyny lotniczej i złożył egzamin;
 - 4) złożył wniosek do Naczelnego Lekarza o wydanie upoważnienia.
5. Upoważnienie jest wydawane na okres 3 lat.

6. Wydanie, ograniczenie, zawieszenie albo cofnięcie certyfikatu lekarza orzecznika medycyny lotniczej oraz wydanie, ograniczenie, zawieszenie albo cofnięcie upoważnienia następuje w drodze decyzji administracyjnej Prezesa Urzędu, wydanej na wniosek zainteresowanego lekarza lub na wniosek Naczelnego Lekarza.

7. Po wydaniu certyfikatu lekarza orzecznika medycyny lotniczej lub upoważnienia Prezes Urzędu dokonuje wpisu lekarza na listę lekarzy orzeczników medycyny lotniczej.

8. Ograniczenie, zawieszenie albo cofnięcie certyfikatu lekarza orzecznika medycyny lotniczej następuje w przypadkach, o których mowa w ARA.MED.250 w załączniku VI do rozporządzenia nr 1178/2011/UE.

9. Naczelny Lekarz występuje z wnioskiem o:

- 1) zawieszenie upoważnienia w przypadku nieusunięcia nieprawidłowości stwierdzonych podczas kontroli, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 112 ust. 1, potwierdzonej ponowną kontrolą, dokonaną nie wcześniej niż po upływie 6 miesięcy;
- 2) cofnięcie upoważnienia w przypadku:
 - a) utraty albo zawieszenia prawa wykonywania zawodu lekarza,
 - b) ograniczenia w wykonywaniu przez lekarza orzecznika medycyny lotniczej czynności medycznych związanych z orzekaniem,
 - c) nieusunięcia nieprawidłowości stwierdzonych podczas ponownej kontroli, o której mowa w pkt 1, w terminie 6 miesięcy od dnia zawieszenia upoważnienia.

10. Lekarz orzecznik medycyny lotniczej jest obowiązany poinformować Prezesa Urzędu, za pośrednictwem Naczelnego Lekarza, o zaistnieniu sytuacji, o których mowa w ust. 9 pkt 2 lit. a i b, oraz o wszelkich zmianach w danych wpisywanych na listę lekarzy orzeczników medycyny lotniczej, w terminie 14 dni od dnia ich zaistnienia.

11. Do obowiązków lekarza orzecznika medycyny lotniczej należy:

- 1) przeprowadzanie badań lotniczo-lekarskich i wydawanie orzeczeń lotniczo-lekarskich;
- 2) udostępnianie wyników badań uprawnionym organom oraz zainteresowanemu, na ich żądanie;
- 3) udostępnianie dokumentacji medycznej na żądanie Naczelnego Lekarza;

- 4) przedstawianie Naczelnemu Lekarzowi corocznego sprawozdania z prowadzonej działalności nie później niż do dnia 31 stycznia roku następującego po roku, którego sprawozdanie dotyczy.

12. Lekarz orzecznik medycyny lotniczej ma prawo przetwarzać dane medyczne kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego i kandydatów na członków personelu pokładowego oraz członków personelu pokładowego wyłącznie na potrzeby wykonywanych badań oraz prowadzonych postępowań.

13. Prezes Urzędu prowadzi listę lekarzy orzeczników medycyny lotniczej. Lista lekarzy orzeczników medycyny lotniczej jest jawna i zawiera imię, nazwisko, numer wpisu na listę oraz miejsce wykonywania badań lotniczo-lekarskich przez lekarza orzecznika medycyny lotniczej. Dokumenty stanowiące podstawę do dokonania wpisu na listę podlegają ochronie zgodnie z przepisami o tajemnicach prawnie chronionych.

14. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia, w celu efektywnego prowadzenia nadzoru nad lekarzami orzecznikami medycyny lotniczej, określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wzór upoważnienia;
- 2) sposób prowadzenia listy lekarzy orzeczników medycyny lotniczej.

Art. 109. 1. Centrum medycyny lotniczej może zostać podmiot, który uzyskał certyfikat centrum medycyny lotniczej po spełnieniu wymagań określonych w przepisach podczęści AeMC załącznika VII do rozporządzenia 1178/2011/UE, a w przypadku przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich do świadectw kwalifikacji oraz licencji wydawanych dla specjalności personelu lotniczego, o których mowa w art. 94 ust. 6 pkt 1 lit. j, k, r i s oraz pkt 5, także jeżeli:

- 1) jest wpisany do rejestru podmiotów wykonujących działalność leczniczą;
- 2) zatrudnia lekarzy orzeczników medycyny lotniczej oraz lekarzy posiadających tytuł specjalisty lub specjalizację w dziedzinie medycyny związanej z przeprowadzanymi badaniami lotniczo-lekarskimi;
- 3) zajmuje się w szczególności problemami klinicznej medycyny lotniczej i dziedzinami pokrewnymi.

2. Certyfikat centrum medycyny lotniczej w zakresie:

- 1) świadectw kwalifikacji,

2) licencji wydawanych dla specjalności personelu lotniczego, o których mowa w art. 94 ust. 6 pkt 1 lit. j, k, r i s oraz pkt 5

– jest wydawany na czas nieokreślony.

3. Wydanie certyfikatu centrum medycyny lotniczej następuje w drodze decyzji administracyjnej Prezesa Urzędu wydanej na wniosek Naczelnego Lekarza lub zainteresowanego podmiotu.

4. Prezes Urzędu prowadzi listę centrów medycyny lotniczej, która zawiera karty ewidencyjne centrów medycyny lotniczej.

5. Prezes Urzędu wpisuje centrum medycyny lotniczej na listę centrów medycyny lotniczej po uzyskaniu przez nie certyfikatu centrum medycyny lotniczej.

6. Do obowiązków centrum medycyny lotniczej należy:

- 1) przeprowadzanie badań lotniczo-lekarskich i wydawanie orzeczeń lotniczo-lekarskich;
- 2) udostępnianie wyników badań uprawnionym organom oraz zainteresowanemu, na ich żądanie;
- 3) udostępnianie dokumentacji medycznej Naczelnemu Lekarzowi, na jego żądanie;
- 4) przedstawianie Naczelnemu Lekarzowi corocznego sprawozdania z prowadzonej działalności nie później niż do dnia 31 stycznia roku następującego po roku, którego sprawozdanie dotyczy.

7. Centrum medycyny lotniczej ma prawo przetwarzać dane medyczne kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego i kandydatów na członków personelu pokładowego oraz członków personelu pokładowego wyłącznie na potrzeby wykonywanych badań lotniczo-lekarskich oraz prowadzonych postępowań.

8. Naczelnny Lekarz wnioskuję do Prezesa Urzędu o skreślenie centrum medycyny lotniczej z listy centrów medycyny lotniczej w przypadku:

- 1) ujemnej corocznej oceny działalności potwierdzonej ponowną oceną, która nie może być dokonana wcześniej niż po upływie 6 miesięcy od dnia ostatniej oceny;
- 2) niespełnienia wymogów, o których mowa w ust. 1;
- 3) złożenia wniosku przez zainteresowany podmiot.

9. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia, w celu zapewnienia wyczerpującej informacji w zakresie podmiotów wykonujących badania lotniczo-lekarskie, określi, w drodze rozporządzenia, wzór karty

ewidencyjnej centrum medycyny lotniczej wpisywanego na listę centrów medycyny lotniczej oraz wzór certyfikatu centrów medycyny lotniczej, o którym mowa w ust. 2.

Art. 110. Posiadanie orzeczenia o zdolności do wykonywania lotów i innych czynności lotniczych jest niezbędnym warunkiem wydania decyzji o przedłużeniu ważności licencji członka personelu lotniczego.”;

73) art. 112 otrzymuje brzmienie:

„1. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia oraz Ministrem Obrony Narodowej określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) sposób przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich kandydatów na członków personelu lotniczego i członków personelu lotniczego oraz kandydatów na członków personelu pokładowego i członków personelu pokładowego;
- 2) warunki i tryb:
 - a) wydawania i przechowywania orzeczeń lotniczo-lekarskich,
 - b) kontroli przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich i orzekania, a także sposobu dokumentowania tych kontroli;
- 3) częstotliwość przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich;
- 4) sposób postępowania z dokumentacją medyczną badań lotniczo-lekarskich oraz wzory stosowanych dokumentów.

2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, uwzględnia się w szczególności konieczność zapewnienia prawidłowego i kompleksowego przebiegu badań lotniczo-lekarskich, a także konieczność posiadania przez członków personelu lotniczego oraz członków personelu pokładowego odpowiedniego stanu zdrowia niezbędnego do wykonywania czynności lotniczych.”;

74) po art. 119 dodaje się art. 119a w brzmieniu:

„Art. 119a. 1. Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego w przypadku niespełnienia przez użytkownika statku powietrznego wymagania lub warunku określonego w:

- 1) art. 144, art. 145a ust. 1, art. 149, art. 153a, art. 193 ust. 1, art. 209 ust. 1, 2, 3 i 4,
- 2) art. 3 rozporządzenia Komisji (UE) nr 452/2014 z dnia 29 kwietnia 2014 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące operacji lotniczych wykonywanych przez operatorów z państw trzecich zgodnie

z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008/WE (Dz. Urz. UE L 133 z 06.05.2014, str. 12)

– nie zezwala na wlot statku powietrznego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, o ile odmowa wlotu nie spowoduje bezpośredniego zagrożenia dla życia i zdrowia ludzi oraz bezpieczeństwa lotów.

2. W celu ustalenia okoliczności, czy wymagania lub warunki określone w przepisach wskazanych w ust. 1 zostały spełnione, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego ma prawo żądać od podmiotu składającego plan lotu:

- 1) dodatkowych informacji nieujętych w planie lotu, dotyczących w szczególności:
 - a) charakteru lotu, w tym wskazania, czy jest to lot handlowy lub czy lot ten stanowi wykonanie przewozu lotniczego w celu realizacji zadań państwowych,
 - b) liczby miejsc pasażerskich,
 - c) maksymalnej masy startowej (MTOM) statku powietrznego,
 - d) rodzaju i specyfikacji ładunku;
 - 2) kopii dokumentu ubezpieczenia, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 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 (Dz. Urz. UE L 138 z 30.04.2004, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 160, z późn. zm.);
 - 3) kopii zezwolenia, o którym mowa w art. 3 rozporządzenia nr 452/2014/UE;
 - 4) kopii zezwolenia lub zgody Prezesa Urzędu na wykonanie planowanego lotu.”;
- 75) w art. 120:
- a) ust. 4a otrzymuje brzmienie:

„4a. W procesie certyfikacji lotniskowej służby informacji powietrznej potwierdzenie spełnienia przez nią wymagań ustalonych dla tej służby następuje przez złożenie oświadczenia o posiadaniu zdolności i środków umożliwiających wywiązywanie się z obowiązków związanych z zapewnianą służbą, o których mowa w przepisach prawa Unii Europejskiej z zakresu wspólnych wymogów dotyczących instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.”,

b) po ust. 4a dodaje się ust. 4a¹ w brzmieniu:

„4a¹. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 4a, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.”;

76) w art. 121:

a) uchyla się ust. 5a,

b) w ust. 6 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) przepisy ruchu lotniczego – w rozumieniu Załącznika 2 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2, biorąc także pod uwagę bezpieczeństwo ruchu lotniczego oraz zakres informacji zawartych we wniosku, o którym mowa w art. 4 rozporządzenia nr 923/2012/UE, i dokumentów dołączanych do tego wniosku;”;

77) w art. 122 w ust. 2 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Organy, o których mowa w ust. 1, w przypadku gdy cywilny statek powietrzny wykonuje lot wbrew zakazom lub ograniczeniom, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 119 ust. 2, 4 lub 5, zakazowi, o którym mowa w art. 119a, lub gdy istnieją uzasadnione obawy, że cywilny statek powietrzny jest używany do działań sprzecznych z prawem, mogą wezwać statek do:”;

78) w art. 127:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Wyznaczenie oraz certyfikacja instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w polskiej przestrzeni powietrznej są dokonywane zgodnie z przepisami prawa Unii Europejskiej w tym zakresie, a w szczególności zgodnie z rozporządzeniem nr 550/2004/WE oraz wspólnymi wymogami określonymi w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 6 rozporządzenia nr 550/2004/WE.

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

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

„3a. Jeżeli w stosunku do instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej Prezes Urzędu wydał decyzję, o której mowa w art. 161 ust. 6, minister właściwy do spraw transportu, w drodze decyzji administracyjnej, cofa wyznaczenie w zakresie odpowiednim do cofniętego, ograniczonego albo zawieszzonego certyfikatu.

3b. Prezes Urzędu informuje niezwłocznie ministra właściwego do spraw transportu o zaistnieniu okoliczności, o której mowa w ust. 3a.

3c. Jeżeli instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej nie spełnia celu skuteczności działania określonego w planie skuteczności działania, o którym mowa w art. 11 rozporządzenia nr 390/2013/UE, minister właściwy do spraw transportu może, w drodze decyzji administracyjnej, biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia ciągłości ruchu lotniczego, cofnąć wyznaczenie, jeżeli podjęte przez tę instytucję działania naprawcze, o których mowa w art. 18 ust. 1 rozporządzenia nr 390/2013/UE, nie spowodowały osiągnięcia celu skuteczności działania.”,

c) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Zadania państwa członkowskiego określone w art. 11 rozporządzenia nr 549/2004/WE oraz art. 13 i art. 14 ust. 4 rozporządzenia nr 390/2013/UE wykonuje minister właściwy do spraw transportu.”,

d) uchyla się ust. 8;

79) po art. 127 dodaje się art. 127a w brzmieniu:

„Art. 127a. Prezes Urzędu opracowuje zachęty dla obszaru przepustowości oraz ochrony środowiska, o których mowa w art. 12 ust. 3 i 4 rozporządzenia nr 390/2013/UE.”;

80) w art. 128a ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej, certyfikowana zgodnie z art. 127 ust. 4, przekazuje Prezesowi Urzędu zatwierdzone zgodnie z obowiązującymi tą instytucją przepisami lub jej procedurami wewnętrznymi sprawozdanie roczne, o którym mowa w pkt 9 załącznika I do rozporządzenia nr 1035/2011/UE.”;

81) w art. 128b:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej przekazuje Prezesowi Urzędu informacje na temat planowanych zmian w swoich systemach

funkcjonalnych, o których mowa w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1034/2011 z dnia 17 października 2011 r. w sprawie nadzoru nad bezpieczeństwem w zarządzaniu ruchem lotniczym i służbach żeglugi powietrznej oraz zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 691/2010 (Dz. Urz. UE L 271 z 18.10.2011, str. 15), w terminie co najmniej 3 miesięcy przed ich planowanym wprowadzeniem.”,

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

„1a. W przypadku konieczności wprowadzenia nieplanowanych zmian w systemach funkcyjnych, o których mowa w rozporządzeniu nr 1034/2011/UE, niezbędnych ze względów operacyjnych lub bezpieczeństwa w ruchu lotniczym, mogą być one wprowadzone z pominięciem terminu, o którym mowa w ust. 1. Informacje na temat tych zmian są przekazywane Prezesowi Urzędu niezwłocznie po stwierdzeniu konieczności ich wprowadzenia.”,

c) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Prezes Urzędu dokonuje zatwierdzenia, o którym mowa w art. 9 ust. 1 rozporządzenia nr 1034/2011/UE, zatwierdzenia planowanych zmian, o których mowa w art. 9 ust. 2, oraz zatwierdzenia, o którym mowa w art. 10 ust. 3 rozporządzenia nr 1034/2011/UE.”,

d) w ust. 4 pkt 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2) warunki zatwierdzenia, o którym mowa w art. 9 ust. 1 rozporządzenia nr 1034/2011/UE, oraz zatwierdzenia planowanych zmian, o których mowa w art. 9 ust. 2 tego rozporządzenia,

3) warunki zatwierdzenia, o którym mowa w art. 10 ust. 3 rozporządzenia nr 1034/2011/UE”;

82) art. 128c otrzymuje brzmienie:

„Art. 128c. Prezes Urzędu wydaje wytyczne w zakresie bezpieczeństwa, o których mowa w art. 13 rozporządzenia nr 1034/2011/UE, w drodze decyzji administracyjnej.”;

83) w art. 130:

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

„1a. Opłaty nawigacyjne obejmują opłaty trasowe oraz opłaty terminalowe, a stawki tych opłat są ustalane dla stref pobierania tych opłat.

„1b. Konsultacje w zakresie opłat nawigacyjnych i ich stawek z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej są prowadzone przez Prezesa Urzędu przy współpracy wyznaczonych instytucji zapewniających służby

żeglugi powietrznej, zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 391/2013/UE, a w odniesieniu do opłat trasowych także przepisami międzynarodowymi.

1c. W celu przeprowadzenia konsultacji, o których mowa w ust. 1b, instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej przekazuje Prezesowi Urzędu informacje, o których mowa w art. 9 rozporządzenia nr 391/2013/UE, w zakresie dotyczącym działalności tej instytucji. Prezes Urzędu może zażądać od instytucji przedstawienia dodatkowych informacji dotyczących opłat trasowych, w szczególności wynikających z ustaleń wcześniej prowadzonych konsultacji z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej.”,

b) uchyla się ust. 2–4,

c) w ust. 6:

– wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Nie pobiera się opłat nawigacyjnych za loty:”,

– po pkt 7 dodaje się pkt 7a w brzmieniu:

„7a) wojskowe wykonywane przez wojskowe statki powietrzne w ramach programów wielonarodowych Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego (NATO), w których Rzeczpospolita Polska jest stroną, inne niż określone w pkt 1–7;”,

d) ust. 7 otrzymuje 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 1–7a. Koszty te są finansowane z części budżetu państwa, której dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu.”,

e) po ust. 7 dodaje się ust. 7a w brzmieniu:

„7a. Dotacji, o której mowa w ust. 7, udziela się na wniosek instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej złożony do ministra właściwego do spraw transportu, w terminie do końca miesiąca następującego po zakończeniu kwartału, którego wniosek dotyczy, pod rygorem utraty prawa do uzyskania dotacji za ten kwartał.”,

f) uchyla się ust. 9,

g) ust. 10 otrzymuje brzmienie:

„10. Wysokość stawek opłat nawigacyjnych jest ogłaszana w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz zamieszczana w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 121 ust. 3.”,

h) uchyla się ust. 11;

84) uchyla się art. 130a;

85) po art. 130a dodaje się art. 130b–130h w brzmieniu:

„Art. 130b. 1. Stawki opłat trasowych są ustalane i zatwierdzane zgodnie z przepisami prawa Unii Europejskiej z zakresu Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, umowami międzynarodowymi oraz przepisami międzynarodowymi.

2. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej wykorzystująca część przychodów pochodzących z opłat trasowych na sfinansowanie projektów, o których mowa w art. 6 ust. 3 rozporządzenia nr 391/2013/UE, jest obowiązana ewidencjonować przychody oraz koszty związane z finansowaniem tych projektów.

3. Ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego podlega zatwierdzona zgodnie z przepisami międzynarodowymi wysokość odsetek za niezapłacone w terminie należności z tytułu opłat trasowych.

Art. 130c. 1. Strefa pobierania opłat terminalowych objętych przepisami prawa Unii Europejskiej z zakresu Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej jest ustalana z uwzględnieniem warunków i kryteriów określonych w tych przepisach oraz kryteriów określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 130g.

2. Strefa, o której mowa w ust. 1, podlega zatwierdzeniu, na wniosek instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, której koszty mają najwyższy udział w kosztach stanowiących podstawę do obliczania stawki opłaty terminalowej dla tej strefy.

3. Minister właściwy do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu, zatwierdza, w drodze decyzji administracyjnej, strefę, o której mowa w ust. 1, jeżeli jest ona ustalona zgodnie z przepisami prawa i instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego, o której mowa w ust. 2, została wyznaczona w odniesieniu do przestrzeni powietrznej lotnisk objętych daną strefą pobierania opłat terminalowych.

4. Przed złożeniem wniosku, o którym mowa w ust. 2, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego przeprowadza konsultacje w sprawie strefy, o której mowa w ust. 1, z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej w rozumieniu przepisów, o których mowa w art. 2 pkt 2 rozporządzenia nr 391/2013/UE.

5. Z konsultacji, o których mowa w ust. 4, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego, o której mowa w ust. 2, sporządza sprawozdanie uwzględniające w szczególności opinie i uwagi przedstawicieli użytkowników przestrzeni powietrznej, w rozumieniu art. 2 pkt 2 rozporządzenia nr 391/2013/UE, oraz stanowisko do tych uwag.

6. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dołącza uzasadnienie potwierdzające spełnianie przez proponowaną strefę warunków i kryteriów, o których mowa w ust. 1, informację na temat konsultacji, o których mowa w ust. 4, w tym sprawozdanie, o którym mowa w ust. 5.

7. Strefa, o której mowa w ust. 1, jest zatwierdzana na okres, który pokrywa się z okresem odniesienia, o którym mowa w art. 8 rozporządzenia nr 390/2013/UE.

8. W przypadku gdy w ramach proponowanej strefy pobierania opłat terminalowych służby ruchu lotniczego są zapewniane przez więcej niż jedną instytucję, koszty zapewniania służb przez wszystkie instytucje są uwzględniane w podstawie kosztowej opłaty terminalowej dla tej strefy. Stronami postępowania w sprawie zatwierdzenia strefy są wyznaczone instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego w tej strefie. Instytucje realizują wspólnie obowiązki, o których mowa w ust. 4 i 5.

9. Zmiana strefy, o której mowa w ust. 1, w trakcie okresu odniesienia, o którym mowa w art. 8 rozporządzenia nr 390/2013/UE, w tym w trakcie roku kalendarzowego, może zostać dokonana w przypadku znaczącej zmiany natężenia ruchu lotniczego lub konieczności zapewnienia służb ruchu lotniczego na nowo powstających lotniskach, z uwzględnieniem przepisów art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 391/2013/UE. Przepisy ust. 1–8 stosuje się.

10. Minister właściwy do spraw transportu przekazuje Prezesowi Urzędu kopię decyzji w sprawie strefy pobierania opłat terminalowych.

Art. 130d. 1. Stawki opłat terminalowych objętych przepisami prawa Unii Europejskiej z zakresu Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej są ustalane zgodnie z tymi przepisami.

2. Stawki, o których mowa w ust. 1, podlegają zatwierdzeniu na wniosek instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, której koszty mają najwyższy udział w kosztach stanowiących podstawę do obliczania tych stawek, przez Prezesa Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, po zasięgnięciu opinii ministra właściwego do spraw transportu.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dołącza informacje, o których mowa w art. 9 ust. 2 rozporządzenia nr 391/2013/UE, sporządzone zgodnie z tabelami sprawozdawczymi i przepisami szczególnymi określonymi w załącznikach II, VI i VII do rozporządzenia nr 391/2013/UE.

4. Jeżeli zgodnie z art. 3 rozporządzenia nr 391/2013/UE oraz art. 130h ustalono, że terminalowe służby żeglugi powietrznej funkcjonują w warunkach rynkowych, do wniosku, o którym mowa w ust. 2, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dołącza informacje, o których mowa w art. 9 ust. 2 rozporządzenia nr 391/2013/UE, sporządzone zgodnie z tabelami sprawozdawczymi i przepisami określonymi w załączniku III do rozporządzenia nr 391/2013/UE.

5. Prezes Urzędu może żądać od instytucji, których koszty są uwzględniane przy obliczaniu stawek, o których mowa w ust. 1, przedłożenia dodatkowych informacji w celu weryfikacji zgodności tych stawek z przepisami prawa dotyczącymi opłat nawigacyjnych.

6. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, zatwierdza stawki, o których mowa w ust. 1, jeżeli zostały one ustalone zgodnie z przepisami prawa, o których mowa w ust. 1, lub przepisami ustawy.

7. W przypadku braku zatwierdzenia stawek, o których mowa w ust. 1, do dnia 27 grudnia roku poprzedzającego okres ich obowiązywania, Prezes Urzędu ustala stawki w drodze decyzji administracyjnej. Tak ustalone stawki obowiązują od dnia 1 stycznia do dnia 31 grudnia danego roku.

8. Przepisy art. 130b ust. 2 stosuje się do stawek opłat terminalowych, o których mowa w ust. 1.

Art. 130e. 1. Strefa pobierania opłat terminalowych nieobjętych zakresem przepisów, o których mowa w art. 130c ust. 1, jest ustalana z uwzględnieniem rodzaju i zakresu zapewnianych służb żeglugi powietrznej, rodzaju instytucji zapewniających te służby, kryteriów określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 130g oraz roli lotnisk objętych daną strefą w krajowych programach i strategiach dotyczących lotnictwa cywilnego.

2. Strefa, o której mowa w ust. 1, podlega zatwierdzeniu na wniosek instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, której koszty mają najwyższy udział w kosztach stanowiących podstawę do obliczania stawki opłat terminalowych dla tej strefy.

3. Minister właściwy do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu, zatwierdza w drodze decyzji administracyjnej, strefę, o której mowa w ust. 1, jeżeli jest ona ustalona zgodnie z przepisami prawa i instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego, o której mowa w ust. 2, została wyznaczona w odniesieniu do przestrzeni powietrznej lotnisk objętych daną strefą pobierania opłat terminalowych.

4. Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego, o której mowa w ust. 2, przeprowadza konsultacje w sprawie strefy, o której mowa w ust. 1, z użytkownikami przestrzeni powietrznej korzystającymi z lotnisk objętych daną strefą lub podmiotami reprezentującymi tych użytkowników co najmniej na miesiąc przed złożeniem wniosku, o którym mowa w ust. 2.

5. Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego, o której mowa w ust. 2, może zaprosić do udziału w konsultacjach, o których mowa w ust. 4, inne podmioty, w tym zarządzających lotniskami, które mają być objęte daną strefą. Jeżeli zarządzający lotniskiem, które ma być objęte daną strefą, wnosi o udział w konsultacjach, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego zaprasza go do udziału w tych konsultacjach.

6. Użytkownikami przestrzeni powietrznej korzystającymi z lotnisk, o których mowa w ust. 4, są przewoźnicy lotniczy stale korzystający z lotniska, o których mowa w art. 77 ust. 2.

7. Z konsultacji, o których mowa w ust. 4, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego, o której mowa w ust. 2, sporządza sprawozdanie uwzględniające w szczególności opinie i uwagi podmiotów, o których mowa w ust. 4 i 5, oraz jej stanowisko do tych uwag.

8. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dołącza uzasadnienie potwierdzające spełnianie przez proponowaną strefę warunków i kryteriów, o których mowa w ust. 1, informację na temat konsultacji, o których mowa w ust. 4, w tym sprawozdanie, o którym mowa w ust. 7.

9. Strefa, o której mowa w ust. 1, jest zatwierdzana na okres roku kalendarzowego albo kilku kolejnych lat kalendarzowych.

10. Zmiana zatwierdzonej strefy, o której mowa w ust. 1, może zostać dokonana w trakcie trwania okresu, o którym mowa w ust. 9, w uzasadnionych przypadkach, w szczególności w przypadku znaczącej zmiany natężenia ruchu lotniczego lub konieczności zapewnienia służb ruchu lotniczego na nowo powstających lotniskach. Przepisy ust. 1–8 stosuje się.

11. Minister właściwy do spraw transportu przekazuje Prezesowi Urzędu kopię decyzji w sprawie strefy pobierania opłat terminalowych.

Art. 130f. 1. Stawki opłat terminalowych nieobjętych zakresem przepisów, o których mowa w art. 130c ust. 1, są ustalane dla zatwierdzonej strefy pobierania opłat terminalowych na podstawie kosztów ponoszonych przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej związanych z zapewnianiem terminalowych służb żeglugi powietrznej, z uwzględnieniem kosztów realizowania przez Prezesa Urzędu zadań państwowej władzy nadzorującej związanych z zapewnianiem tych służb.

2. Stawki, o których mowa w ust. 1, dla danej strefy pobierania opłat terminalowych są ustalane na podstawie kosztów zapewniania terminalowych służb żeglugi powietrznej na lotniskach objętych daną strefą.

3. Stawki, o których mowa w ust. 1, podlegają zatwierdzeniu, na wniosek instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, której koszty mają najwyższy udział w kosztach, o których mowa w ust. 1, przez Prezesa Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, po zasięgnięciu opinii ministra właściwego do spraw transportu.

4. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, zatwierdza stawki, o których mowa w ust. 1, jeżeli zostały one ustalone zgodnie z ust. 1 i 2 oraz 5–8.

5. Do wniosku, o którym mowa w ust. 3, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego, o której mowa ust. 3, dołącza uzasadnienie wraz z dokumentami niezbędnymi do weryfikacji poprawności skalkulowanych stawek, o których mowa w ust. 1, obejmującymi w szczególności informacje dotyczące:

- 1) wysokości planowanych kosztów w rozbiciu według rodzajów kosztów planowanych do poniesienia;
- 2) wysokości planowanych kosztów w rozbiciu według służb planowanych do zapewniania;
- 3) liczby operacji lotniczych wykonanych na lotniskach objętych strefą pobierania opłat terminalowych, o której mowa w art. 130e ust. 1, w okresie:
 - a) co najmniej ostatnich 3 lat albo
 - b) zapewniania terminalowych służb żeglugi powietrznej – w przypadku gdy okres zapewniania tych służb był krótszy niż 3 lata– jeżeli instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego zapewniała terminalowe służby żeglugi powietrznej na tych lotniskach;

- 4) liczby operacji lotniczych planowanych w okresie, którego dotyczą proponowane stawki opłat terminalowych;
- 5) zrealizowanych kosztów zapewniania terminalowych służb żeglugi powietrznej na lotniskach objętych strefą pobierania opłat terminalowych, o której mowa w art. 130e ust. 1, w okresie:
 - a) co najmniej ostatnich 3 lat albo
 - b) zapewniania terminalowych służb żeglugi powietrznej – w przypadku gdy okres zapewniania tych służb był krótszy niż 3 lata– jeżeli instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego zapewniała terminalowe służby żeglugi powietrznej na tych lotniskach;
- 6) konfiguracji stref pobierania opłat terminalowych w okresie, którego dotyczą proponowane stawki opłat terminalowych;
- 7) przeprowadzonych konsultacji w sprawie stawek.

6. Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego, o której mowa w ust. 3, przeprowadza z użytkownikami przestrzeni powietrznej korzystającymi z lotnisk, o których mowa w art. 130e ust. 6, objętych strefą, o której mowa w art. 130e ust. 1, lub podmiotami reprezentującymi tych użytkowników konsultacje, o których mowa w ust. 5 pkt 7, co najmniej na miesiąc przed złożeniem wniosku, o którym mowa w ust. 3.

7. Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego, o której mowa w ust. 3, może zaprosić do udziału w konsultacjach, o których mowa w ust. 5 pkt 7, inne podmioty, w tym zarządzających lotniskami, które są albo mają być objęte strefą, o której mowa w art. 130e ust. 1. Jeżeli zarządzający lotniskiem, które jest albo ma być objęte daną strefą, wnosi o udział w konsultacjach, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego zaprasza go do udziału w tych konsultacjach.

8. Konsultacje, o których mowa w ust. 5 pkt 7, mogą być przeprowadzane jednocześnie z konsultacjami, o których mowa w art. 130e ust. 4. Przepisy art. 130e ust. 6 i 7 stosuje się, z zastrzeżeniem że celem konsultacji, jest przekazanie przez instytucję, o której mowa w ust. 3, podmiotom biorącym udział w konsultacjach informacji dotyczących proponowanych stawek, o których mowa w ust. 1, i pozyskanie od tych podmiotów opinii na temat stawek.

9. Przed rozpoczęciem konsultacji, o których mowa w ust. 5 pkt 7, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego, o której mowa w ust. 3, może zwrócić się do podmiotów, których koszty związane z zapewnieniem służb żeglugi powietrznej będą

uwzględniane w podstawie kosztowej stawek, o których mowa w ust. 1, a które nie są związane z zapewnianiem służb przez tę instytucję, o przedłożenie informacji niezbędnych do rzetelnego i przejrzystego przedstawienia całkowitych kosztów związanych z zapewnieniem służb żeglugi powietrznej w danej strefie pobierania opłat terminalowych.

10. Prezes Urzędu może żądać od instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, której koszty są uwzględniane przy obliczaniu stawek, o których mowa w ust. 1, przedłożenia dodatkowych informacji lub wyjaśnień w celu weryfikacji zgodności stawek, o których mowa w ust. 1, z przepisami prawa dotyczącymi opłat nawigacyjnych.

11. W przypadku braku zatwierdzenia stawek, o których mowa w ust. 1, do dnia 27 grudnia roku poprzedzającego okres ich obowiązywania, Prezes Urzędu ustala je w drodze decyzji administracyjnej. W tym celu, Prezes Urzędu może żądać od instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, której koszty są uwzględniane przy obliczaniu stawek, o których mowa w ust. 1, dodatkowych wyjaśnień i dokumentów. Tak ustalone stawki obowiązują do czasu ustalenia stawek opłat terminalowych zgodnie z ust. 3.

12. W przypadku braku zatwierdzenia strefy, o której mowa w art. 130c ust. 1, do dnia 31 października roku poprzedzającego okres obowiązywania stawek, o których mowa w ust. 1, są one ustalane przy założeniu, że każde lotnisko stanowi odrębną strefę pobierania opłat terminalowych. Tak ustalone stawki obowiązują do czasu ustalenia stawek opłat terminalowych zgodnie z ust. 1–11.

Art. 130g. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) strefy pobierania opłat trasowych, mając na uwadze przepisy Unii Europejskiej w zakresie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej;
- 2) kryteria ustalania stref pobierania opłat terminalowych, biorąc pod uwagę treść programów i strategii rządowych dotyczących lotnictwa cywilnego oraz mając na uwadze przepisy Unii Europejskiej w zakresie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej;
- 3) sposób konsultacji stref pobierania opłat terminalowych, biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia przejrzystości ustalania tych stref oraz mając na uwadze przepisy Unii Europejskiej w zakresie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej;

- 4) sposób konsultacji stawek opłat terminalowych oraz szczegółowy zakres informacji dołączanych do wniosku o zatwierdzenie stawek opłat terminalowych, biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia przejrzystości ustalania stawek oraz mając na uwadze przepisy Unii Europejskiej w zakresie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej;
- 5) procedurę przekazywania i zakres informacji niezbędnych do zatwierdzenia stawek opłat nawigacyjnych, biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia przejrzystości kalkulacji kosztów i opłat oraz powiązanie wysokości należności z tytułu opłat z liczbą operacji lotniczych oraz mając na uwadze przepisy Unii Europejskiej w zakresie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej;
- 6) sposób ustalania stawek opłat terminalowych nieobjętych zakresem stosowania przepisów, o których mowa w art. 130c ust. 1, w tym kosztów stanowiących podstawę ich ustalenia, biorąc pod uwagę zasadę niedyskryminacji.

Art. 130h. 1. Zadania państwa członkowskiego polegające na przyznaniu odstępstw określonych w:

- 1) art. 1 ust. 3 rozporządzenia nr 390/2013/UE,
- 2) art. 1 ust. 5 rozporządzenia nr 391/2013/UE,
- 3) art. 3 rozporządzenia nr 391/2013/UE

– wykonuje minister właściwy do spraw transportu.

2. Odstępstwa, o których mowa w ust. 1, może wprowadzić minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu, przedstawicieli użytkowników przestrzeni powietrznej, o których mowa w art. 2 pkt 2 rozporządzenia nr 391/2013/UE, oraz instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, mając na uwadze uwarunkowania operacyjne i kosztowe prowadzenia działalności przez podmioty, których koszty uwzględniane są w podstawach kosztowych stawek opłat nawigacyjnych.

3. Odstępstwa, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, odnoszą się do tych samych portów lotniczych.

4. W przypadku wprowadzenia odstępstwa, o którym mowa w ust. 1, do ustalania opłat terminalowych stosuje się przepisy art. 130e i art. 130f oraz przepisy wydane na podstawie art. 130g.”;

86) art. 135a otrzymuje brzmienie:

„Art. 135a. 1. Komisja przyjmuje zgłoszenia w ramach systemu obowiązkowego zgłaszania zdarzeń, o którym mowa w art. 4 ust. 3 rozporządzenia nr 376/2014/UE, w zakresie statków powietrznych objętych przepisami tego rozporządzenia.

2. Następujące podmioty, w zakresie statków powietrznych nieobjętych przepisami rozporządzenia nr 376/2014/UE, w ramach systemu obowiązkowego zgłaszania zdarzeń, są obowiązane zgłaszać Komisji zaistnienie zdarzenia polegającego na przerwie w działaniu, wadzie, uszkodzeniu statku powietrznego lub jego elementu albo innej okoliczności, która miała lub mogła mieć wpływ na bezpieczeństwo lotu:

- 1) użytkownik lub dowódca statku powietrznego, w szczególności posiadającego silnik turbinowy albo używanego do transportu publicznego;
- 2) przedsiębiorca zajmujący się projektowaniem, produkcją, obsługą lub modyfikacją statków powietrznych, w szczególności posiadających silnik turbinowy albo używanych do transportu publicznego, a także przeznaczonych dla nich urządzeń lub części;
- 3) osoba podpisująca świadectwa zdatności do lotów oraz dokumenty związane z przeglądami statków powietrznych, w szczególności o napędzie turbinowym albo przeznaczonych do transportu publicznego, a także przeznaczonych do nich urządzeń lub części;
- 4) instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej;
- 5) zarządzający lotniskiem;
- 6) podmiot wykonujący obsługę naziemną statków powietrznych;
- 7) osoba pełniąca funkcję związaną z instalowaniem, modyfikacją, konserwacją, naprawami, naprawami głównymi, kontrolą w locie lub inspekcją lotniczych instalacji nawigacyjnych, za których bezpieczeństwo odpowiada nadzór lotniczy;
- 8) jednostka organizacyjna lub związek organizacyjny Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, którym przekazano lotnisko wojskowe do użytkowania, przyjmujące polski albo obcy cywilny statek powietrzny, wykonujący lot, o którym mowa w art. 66a ust. 1.

3. Zgłoszenia zdarzenia lotniczego dokonuje się przy użyciu każdego dostępnego środka łączności niezwłocznie po zaistnieniu zdarzenia, jednak nie później niż 72 godziny od jego zaistnienia.

4. O zaistniałych zdarzeniach lotniczych Komisja powiadamia niezwłocznie Prezesa Urzędu. Powiadomienie obejmuje dane o osobach biorących udział w zdarzeniu umożliwiające zidentyfikowanie tych osób w celu podjęcia działań pozwalających na realizację ustawowych zadań Prezesa Urzędu.

5. Dane osobowe przetwarzane w związku z przyjęciem zgłoszenia w ramach systemu obowiązkowego zgłaszania zdarzeń są przechowywane nie dłużej niż do dnia zakończenia badania zdarzenia. W przypadku odstąpienia od badania wypadku lub incydentu lotniczego, o którym mowa w art. 135 ust. 6, dane osobowe przechowywane są przez 14 dni od dnia powiadomienia właściwego organu o podejrzeniu naruszenia przepisów karnych.

6. Zgłoszeniu, o którym mowa w ust. 1 i 2, podlegają zdarzenia dotyczące statku powietrznego eksploatowanego przez podmioty mające siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, choćby zaistniały poza tym terytorium.

7. Pracodawca nie może w żaden sposób dyskryminować pracownika, który dokonał zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1 albo 2.

8. Z zachowaniem przepisów prawa karnego, nie wszczyna się postępowania w odniesieniu do naruszeń prawa popełnionych z winy nieumyślnej, z wyjątkiem przypadków rażącego niedbalstwa, o którym dowiedziano się tylko na podstawie zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1 albo 2.”;

87) w art. 135b ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Dane osobowe przetwarzane w związku z uzyskaniem od Komisji powiadomieniem, o którym mowa w art. 135a ust. 4, są przechowywane przez 14 dni od dnia powiadomienia.”;

88) art. 135c otrzymuje brzmienie:

„Art. 135c. 1. Prezes Urzędu przyjmuje zgłoszenia w ramach systemu dobrowolnego zgłaszania zdarzeń, o którym mowa w art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 376/2014/UE.

2. Prezes Urzędu, w zakresie statków powietrznych nieobjętych przepisami rozporządzenia nr 376/2014/UE, przyjmuje zgłoszenia w ramach dobrowolnego i poufnego systemu umożliwiającego zgłaszanie, zbieranie i analizowanie informacji o zaobserwowanych w lotnictwie cywilnym nieprawidłowościach, które nie wymagają zgłaszania obowiązkowego, ale które zgłaszający odczuwa jako bieżące lub potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa lotów.

3. Podmioty wykonujące działalność określoną w art. 160 ust. 3 eksploatujące statki powietrzne, o których mowa w ust. 2, prowadzą autonomiczne systemy dobrowolnego zgłaszania zdarzeń lotniczych w ramach działania swoich organizacji i wewnętrznego systemu zarządzania bezpieczeństwem.

4. Dane osobowe przetwarzane w związku z przyjęciem zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1 i 2, są przechowywane przez 14 dni od dnia zgłoszenia zdarzenia.

5. Informacja dotycząca bezpieczeństwa lotów, z usuniętymi danymi osobowymi, jest przechowywana i udostępniana zainteresowanym podmiotom w celu poprawy bezpieczeństwa lotów.

6. Prezes Urzędu ogłasza w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w drodze obwieszczenia, informacje dotyczące funkcjonowania systemu, o którym mowa w ust. 1 i 2.

7. Z zachowaniem przepisów prawa karnego, nie wszczyna się postępowania w odniesieniu do naruszeń prawa popełnionych z winy nieumyślnej, z wyjątkiem przypadków rażącego niedbalstwa, o których dowiedziano się tylko na podstawie zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1 albo 2.”;

89) art. 135d otrzymuje brzmienie;

„Art. 135d. Użytkownicy statków powietrznych, które podlegają wpisowi do rejestru statków, składają Prezesowi Urzędu w terminie do dnia 31 stycznia każdego roku sprawozdania, za rok ubiegły, z wykonywania operacji lotniczych, z uwzględnieniem zaistniałych zdarzeń lotniczych, przyjętych zaleceń dotyczących bezpieczeństwa i podjętych działań profilaktycznych.”;

90) po art. 135d dodaje się art. 135e w brzmieniu:

„Art. 135e. 1. Zgłoszenie przez pracownika informacji w ramach obowiązkowego lub dobrowolnego systemu zgłaszania zdarzeń nie może stanowić podstawy do pociągnięcia go przez pracodawcę do odpowiedzialności z tytułu naruszenia, niewykonania lub nienależytego wykonania obowiązków pracowniczych, o której mowa w przepisach Kodeksu pracy.

2. Zgłoszenie informacji w ramach obowiązkowego lub dobrowolnego systemu zgłaszania zdarzeń przez osobę wykonującą czynności na podstawie umowy cywilnoprawnej nie może stanowić podstawy do pociągnięcia jej przez podmiot prowadzący działalność w zakresie lotnictwa cywilnego, dla którego osoba ta spełnia

świadczenie, do odpowiedzialności z tytułu niewykonania albo nienależytego wykonania zobowiązania z tytułu umowy wzajemnej.

3. Odpowiedzialności, o której mowa w ust. 1 i 2, nie podlegają również pracownicy i osoby wykonujące czynności na podstawie umowy cywilnoprawnej, którzy zostali wymienieni w zgłoszeniach informacji w ramach obowiązkowego lub dobrowolnego systemu zgłaszania zdarzeń.

4. Przepisów ust. 1–3 nie stosuje się w przypadkach określonych w art. 16 ust. 10 rozporządzenia nr 376/2014/UE.”;

91) w art. 140d ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Jednostki organizacyjne Sił Zbrojnych, Państwowej Straży Pożarnej, Straży Granicznej, Policji, podmioty wpisane do rejestru podmiotów wykonujących działalność leczniczą oraz inne podmioty będące w stanie udzielić pomocy w zakresie poszukiwania i ratownictwa lotniczego są obowiązane współdziałać ze służbą ASAR przy wykonywaniu jej zadań.”;

92) art. 145a otrzymuje brzmienie:

„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, w przypadku gdy statek:

- 1) nie posiada świadectwa zdatności do lotu,
 - 2) wykonuje lot w warunkach nieprzewidzianych w świadectwie zdatności do lotu
- jeżeli wykonanie lotu przez ten statek nie zagrazi bezpieczeństwu.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, zawiera informacje określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 5. Do wniosku dołącza się dokumenty określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 5.

3. Prezes Urzędu niezwłocznie przekazuje instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego kopię zezwolenia, o którym mowa w ust. 1.

4. Wyłącza się z obowiązku uzyskania zezwolenia na lot, o którym mowa w ust. 1, statki powietrzne zarejestrowane w państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, które posiadają, wydane w państwie rejestracji, ważne dokumenty potwierdzające zdatność do lotu inne niż świadectwo zdatności do lotu.

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

- 1) informacje, jakie ma zawierać wniosek o tymczasowe zezwolenie na lot dla obcego statku powietrznego;
- 2) dokumenty dołączane do wniosku o tymczasowe zezwolenie na lot dla obcego statku powietrznego;
- 3) wzór tymczasowego zezwolenia na lot.”;

93) art. 149 otrzymuje brzmienie:

„Art. 149. Wykonywanie lotów międzynarodowych przez obce cywilne statki powietrzne bezzałogowe wymaga zezwolenia udzielonego przez Prezesa Urzędu w porozumieniu z właściwymi organami wojskowymi. Kopię decyzji w przedmiocie zezwolenia Prezes Urzędu niezwłocznie przekazuje instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego.”;

94) w art. 153a dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Organy, o których mowa w ust. 1 i 2, niezwłocznie przekazują kopię wydanej przez siebie zgody instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego.”;

95) art. 155a otrzymuje brzmienie:

„Art. 155a. 1. W przypadku, o którym mowa w ARO.RAMP.140 lit. a załącznika II do rozporządzenia nr 965/2012/UE, Prezes Urzędu, w drodze zawiadomienia, zatrzymuje statek powietrzny na lotnisku albo lądowisku na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej do czasu przywrócenia stanu zgodnego z umowami lub przepisami międzynarodowymi.

2. Zawiadomienie, o którym mowa w ust. 1, doręcza się podmiotowi, któremu zatrzymano statek powietrzny, na adres poczty elektronicznej – w przypadku gdy podmiot wskaże taki adres do doręczeń, albo w formie pisemnej lub za pomocą telefaksu.

3. Podmiot, któremu zatrzymano statek powietrzny, może w terminie 14 dni od dnia otrzymania zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1, złożyć do Prezesa Urzędu, za pomocą poczty elektronicznej z adresu wskazanego do doręczeń albo w formie pisemnej lub za pomocą telefaksu, sprzeciw wraz z uzasadnieniem.

4. Prezes Urzędu rozpatruje sprzeciw, o którym mowa w ust. 3, oraz informuje podmiot, który go złożył, o sposobie jego rozpatrzenia wraz z uzasadnieniem w terminie 14 dni od jego złożenia. Przepis ust. 2 stosuje się odpowiednio.

5. Prezes Urzędu zwalnia statek powietrzny z zatrzymania, w drodze zawiadomienia, po spełnieniu warunków zgodnie z ARO.RAMP.140 lit. c lub ARO.RAMP.140 lit. d załącznika II do rozporządzenia nr 965/2012/UE oraz po przeprowadzeniu inspekcji, w wyniku której zostanie potwierdzone spełnienie tych warunków. Przepis ust. 2 stosuje się odpowiednio.

6. Kopię zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1 i 5, Prezes Urzędu niezwłocznie przekazuje instytucji zapewniającej służbę ruchu lotniczego oraz zarządzającemu lotniskiem albo zgłaszającemu lądowisko do ewidencji, na którym zatrzymano statek powietrzny.

7. Instytucja zapewniająca służbę ruchu lotniczego oraz zarządzający lotniskiem albo zgłaszający lądowisko do ewidencji, o których mowa w ust. 6, w zakresie swoich kompetencji podejmują wszystkie działania uniemożliwiające odlot zatrzymanego statku powietrznego.”;

96) uchyla się art. 155b i art. 155c;

97) po art. 155c dodaje się art. 155d w brzmieniu:

„Art. 155d. 1. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości kategorii 3, o której mowa w ARO.RAMP.130 pkt 1 załącznika II do rozporządzenia nr 965/2012/UE, i wystąpienia okoliczności, o których mowa w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 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 uchylającego art. 9 dyrektywy 2004/36/WE (Dz. Urz. UE L 344 z 27.12.2005, str. 15), Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, wprowadza czasowy zakaz wykonywania operacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej określonego statku powietrznego lub wszystkich statków powietrznych użytkowanych przez określonego przewoźnika lotniczego do czasu trwałego usunięcia przyczyn powstałego zagrożenia.

2. Decyzja, o której mowa w ust. 1, podlega natychmiastowemu wykonaniu.

3. Prezes Urzędu niezwłocznie informuje:

1) instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego o zakazie wykonywania operacji przez określonego przewoźnika lotniczego;

2) właściwy organ państwa, z którego pochodzi przewoźnik lotniczy, lub państwa, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany.

4. Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego odmawia przyjęcia planu lotu dla statku powietrznego, złożonego przez przewoźnika lotniczego objętego czasowym zakazem wykonywania operacji, i zakazuje wlotu tego statku powietrznego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

5. W przypadku gdy statek powietrzny objęty czasowym zakazem wykonywania operacji wyląduje na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego powiadamia o tym niezwłocznie telefonicznie lub środkami komunikacji elektronicznej Prezesa Urzędu i odmawia udzielenia zgody na odlot takiego statku powietrznego.

6. Prezes Urzędu cofa, w drodze decyzji administracyjnej, czasowy zakaz wykonywania operacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli ustały przyczyny, dla których decyzja, o której mowa w ust. 1, została wydana, i niezwłocznie informuje o tym instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego.

7. Decyzja, o której mowa w ust. 6, podlega natychmiastowemu wykonaniu.”;

98) w art. 157:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Nadzór nad eksploatacją statków powietrznych obejmuje całość zagadnień związanych z bezpieczeństwem tej eksploatacji, w tym przestrzeganie przepisów dotyczących zasad eksploatacji i zdatności do lotów statków powietrznych oraz innego sprzętu lotniczego, korzystania z lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych, obsługi naziemnej statków powietrznych, utrzymywania kwalifikacji i uprawnień personelu lotniczego oraz przepisów i zasad ruchu lotniczego.”,

b) uchyla się ust. 2,

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

„2a. W ramach nadzoru, o którym mowa w ust. 1, Prezes Urzędu sprawdza, czy podmioty, o których mowa w art. 163c i art. 163d, zgłaszające działalność lub posiadające zezwolenie na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka spełniają ustalone przepisami prawa wymagania do ich prowadzenia.”;

99) w art. 158:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Użytkownik statku powietrznego, jeżeli prowadzi działalność podlegającą certyfikacji, posiada wykaz zatwierdzeń szczególnych, zgłosił wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych, zgłosił wykonywanie operacji niezarobkowych skomplikowanym statkiem powietrznym z napędem silnikowym lub posiada zezwolenie na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka, jest obowiązany utworzyć wewnętrzny system bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego i zapewnić jego funkcjonowanie.”,

b) w ust. 3 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) wprowadzić w przedsiębiorstwie instrukcje dotyczące w szczególności eksploatacji, wykonywania lotów, obsługi naziemnej i technicznej statków powietrznych oraz zapewnić odpowiednie szkolenie pracowników;”,

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

„3a. Użytkownik statku powietrznego eksploatujący statek powietrzny objęty nadzorem EASA, który posiada świadectwo zdatności do lotu, ale nie spełnia wymagań wynikających z rozporządzenia nr 965/2012/UE, wykonuje w celach niehandlowych operację przebazowania statku powietrznego na potrzeby remontu, naprawy, obsługi technicznej, inspekcji, dostawy lub eksportu, po uzyskaniu zgody Prezesa Urzędu.

3b. Wniosek o zgodę, o której mowa w ust. 3a, zawiera:

- 1) informację o celu operacji;
- 2) szczegółowy opis planowanej trasy;
- 3) informację o znakach rejestracyjnych statku powietrznego, którego operacja dotyczy.

3c. Do wniosku, o którym mowa w ust. 3b, użytkownik statku powietrznego dołącza:

- 1) kopię świadectwa rejestracji wnioskowanego statku powietrznego;
- 2) kopię świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego, którego dotyczy wniosek;
- 3) oświadczenie, że operacja odbędzie się zgodnie z wszystkimi wymaganiami określonymi dla operacji zarobkowego przewozu lotniczego i na podstawie aktualnej instrukcji operacyjnej przewoźnika lotniczego oraz że operacja

i statek powietrzny, którego dotyczy wniosek, zostaną objęte systemem zarządzania i monitorowania zgodności oraz zarządzania bezpieczeństwem.

3d. Wniosek, o którym mowa w ust. 3b, użytkownik statku powietrznego składa nie później niż 10 dni przed dniem planowanej operacji.

3e. Prezes Urzędu mając na uwadze potrzebę, o której mowa w ust. 3a, wskazaną przez użytkownika statku powietrznego we wniosku, o którym mowa w ust. 3b, oraz kierując się względami bezpieczeństwa danej operacji lotniczej, wyraża zgodę, o której mowa w ust. 3a, w drodze decyzji administracyjnej, w której określa warunki wykonania operacji, w szczególności trasę oraz okres ważności zgody.”;

100) w art. 159 uchyla się ust. 2;

101) w art. 160:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Wydanie certyfikatu poprzedza się procesem certyfikacji, który jest sprawdzeniem spełnienia przez podmiot wymagań określonych przepisami międzynarodowymi, przepisami prawa Unii Europejskiej w zakresie działalności lotniczej objętej certyfikacją oraz ustawy.”,

b) w ust. 3 w pkt 1:

– lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) przewozu lotniczego z wykorzystaniem samolotów, śmigłowców, balonów i szybowców, dla których wymagane jest świadectwo zdatności do lotu,”,

– uchyla się lit. b,

c) w ust. 4 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) w odniesieniu do przewozu lotniczego – także spełnienia wymagań niezbędnych do uzyskania zatwierdzeń szczególnych;”;

102) w art. 161:

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

„1a. Prezes Urzędu, po złożeniu wniosku o wydanie certyfikatu lotniska, ustanawia podstawę certyfikacji, o której mowa w ADR.AR.C.020 załącznika II do rozporządzenia nr 139/2014/UE, dla lotnisk, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. e rozporządzenia nr 2018/1139/UE, i doręcza ją podmiotowi wnioskującemu o wydanie certyfikatu lotniska na adres poczty elektronicznej – w przypadku gdy

wnioskodawca wskaże taki adres do doręczeń, albo w formie pisemnej lub za pomocą telefaksu.

1b. Podmiot wnioskujący o wydanie certyfikatu lotniska, dla którego Prezes Urzędu ustanowił podstawę certyfikacji, może, w terminie 14 dni od dnia doręczenia tej podstawy, złożyć do Prezesa Urzędu, za pomocą poczty elektronicznej z adresu wskazanego do doręczeń albo w formie pisemnej lub za pomocą telefaksu, sprzeciw dotyczący jej zakresu wraz z uzasadnieniem.

1c. Prezes Urzędu rozpatruje sprzeciw, o którym mowa w ust. 1b, i informuje podmiot, który go złożył, o sposobie jego rozpatrzenia wraz z uzasadnieniem w terminie 14 dni od dnia jego złożenia.”,

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. W przypadku stwierdzenia, że posiadacz certyfikatu przestał spełniać wymagania przewidziane przepisami prawa do wydania lub utrzymania certyfikatu, Prezes Urzędu wzywa podmiot do przywrócenia stanu zgodnego z przepisami prawa w określonym terminie. Jeżeli przepisy prawa Unii Europejskiej w zakresie działalności lotniczej objętej certyfikacją tak stanowią, podmiot dodatkowo opracowuje i przedstawia do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu program naprawczy.”,

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

„5a. Program naprawczy, o którym mowa w ust. 5, podlega ocenie zgodnie z przepisami prawa Unii Europejskiej w zakresie działalności lotniczej objętej certyfikacją oraz zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu.

5b. Na odmowę zatwierdzenia programu naprawczego nie służy środek zaskarżenia. Podmiot może skarżyć odmowę zatwierdzenia programu naprawczego we wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy zakończonej decyzją, o której mowa w ust. 6.”,

d) ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, wydaje certyfikat, zmienia, w tym rozszerza lub ogranicza uprawnienia wynikające z certyfikatu, a także zawiesza jego ważność, wznawia, przedłuża ważność albo cofa certyfikat. Nieodłączną część certyfikatu mogą stanowić specyfikacje, w których określa się szczególne uprawnienia albo warunki lub ograniczenia nałożone na posiadacza certyfikatu w związku z korzystaniem z udzielonych w nim uprawnień, o ile

przepisy prawa Unii Europejskiej w zakresie działalności lotniczej objętej certyfikacją nie stanowią inaczej.”;

103) w art. 162 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Prezes Urzędu sprawdza, w szczególności w ramach sprawowania bieżącego nadzoru, czy podmioty, które uzyskały certyfikat, nadal spełniają ustalone przepisami prawa wymagania potrzebne do wydania i utrzymania ważności certyfikatu.”;

104) art. 163 otrzymuje brzmienie:

Art. 163. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem przepisów prawa Unii Europejskiej w zakresie certyfikacji oraz w celu zapewnienia efektywności procesu certyfikacji:

- 1) szczegółowe wymagania, jakie powinien spełnić podmiot w procesie certyfikacji;
- 2) szczegółowy zakres i tryb prowadzenia procesu certyfikacji oraz dokumenty i informacje wymagane w tym procesie, w tym wydawania po raz pierwszy certyfikatu, rozszerzenia zakresu oraz przedłużania albo wznawiania jego ważności;
- 3) rodzaje i wzory certyfikatów dla poszczególnych rodzajów działalności, o których mowa w art. 160 ust. 3;
- 4) szczegółowe warunki i tryb uznawania certyfikatów zagranicznych, biorąc także pod uwagę postanowienia właściwych umów i przepisów międzynarodowych;
- 5) szczegółowe warunki zawieszania ważności certyfikatów, ograniczenia uprawnień z nich wynikających oraz cofania certyfikatów;
- 6) szczegółowe warunki sprawowania bieżącego nadzoru nad posiadaczami certyfikatu oraz wymagania programu naprawczego.”;

105) w dziale VII dodaje się rozdział 3 w brzmieniu:

„Rozdział 3

Zatwierdzenia szczególne, zezwolenia i zgłoszenia

Art. 163b. 1. Na wniosek podmiotu użytkującego statek powietrzny, którego działalność w lotnictwie cywilnym nie podlega obowiązkowi uzyskania certyfikatu przewoźnika lotniczego, Prezes Urzędu, po przeprowadzeniu oceny spełnienia wymagań określonych w rozporządzeniu nr 965/2012/UE, wydaje wykaz zatwierdzeń szczególnych zawierający zatwierdzenia szczególne w zakresie operacji, o których mowa w załączniku V do rozporządzenia nr 965/2012/UE.

2. Wykaz zatwierdzeń szczególnych zawierający wpis uzyskanego zatwierdzenia szczególnego stanowi integralną część decyzji, o której mowa w ust. 6.

3. W przypadku wystąpienia zmian mających wpływ na spełnianie wymagań zatwierdzenia szczególnego podmiot, który posiada wykaz zatwierdzeń szczególnych, przedstawia Prezesowi Urzędu wniosek o zmianę tego wykazu w zakresie zatwierdzenia szczególnego wraz z dokumentacją potwierdzającą zaistniałe zmiany.

4. Wnioski, o których mowa w ust. 1 i 3, składa się nie później niż 30 dni przed dniem pierwszej planowanej operacji danego rodzaju.

5. Prezes Urzędu cofa wykaz zatwierdzeń szczególnych w przypadku niespełniania przez podmiot użytkujący statek powietrzny wymagań określonych w rozporządzeniu nr 965/2012/UE.

6. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, wydaje, zmienia oraz cofa wykaz zatwierdzeń szczególnych.

Art. 163c. 1. Na wniosek przedsiębiorcy, o którym mowa w ORO.SPO.110 załącznika III do rozporządzenia nr 965/2012/UE, Prezes Urzędu, wydaje zezwolenie na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 7, po przeprowadzeniu oceny spełnienia wymagań zgodnie z ORO.SPO.100 załącznika III do tego rozporządzenia.

2. W przypadku wystąpienia zmian mających wpływ na warunki wydanego zezwolenia na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka, podmiot, który uzyskał zezwolenie, przedstawia Prezesowi Urzędu wniosek o zmianę zezwolenia na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka wraz z dokumentacją potwierdzającą zaistniałe zmiany, celem uzyskania zmiany zezwolenia do wykonywania tych operacji.

3. Wniosek, o którym mowa w ust. 1 i 2, składa się nie później niż 30 dni przed dniem planowanej operacji danego rodzaju.

4. Prezes Urzędu cofa zezwolenie na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka w przypadku niespełniania przez przedsiębiorcę wymagań określonych w ORO.SPO.110 załącznika III do rozporządzenia nr 965/2012/UE.

5. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, wydaje, zmienia i cofa zezwolenie na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka oraz ogranicza uprawnienia wynikające z tego zezwolenia.

6. Do podmiotów, które uzyskały zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, przepisy art. 161 ust. 5–6 stosuje się odpowiednio.

7. Minister właściwy do spraw transportu, mając na uwadze konieczność zachowania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa operacji lotniczych oraz uwzględniając zagrożenia, jakie te operacje mogą stanowić dla terenu, nad którym będą wykonywane, oraz dla osób trzecich, określi, w drodze rozporządzenia, wykaz operacji uznawanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej za operacje specjalistyczne wysokiego ryzyka.

Art. 163d. 1. Podmiot zamierzający wykonywać:

- 1) skomplikowanym statkiem powietrznym z napędem silnikowym operacje niezarobkowe, niezarobkowe operacje specjalistyczne lub zarobkowe operacje specjalistyczne składa do Prezesa Urzędu zgłoszenie, o którym mowa w dodatku 1 do załącznika III do rozporządzenia nr 965/2012/UE, wraz z dokumentacją, o której mowa w ORO.DEC.100 lit. a i b załącznika III do tego rozporządzenia;
- 2) zarobkowe operacje specjalistyczne statkiem powietrznym kategorii specjalnej, o którym mowa w art. 53a ust. 1, oraz statkiem powietrznym, o którym mowa w art. 53a ust. 2 pkt 2, składa Prezesowi Urzędu zgłoszenie, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 159 ust. 1, wraz z wymaganą w tych przepisach dokumentacją.

2. W przypadku wystąpienia zmian mających wpływ na warunki zgłoszenia wykonywania operacji, o których mowa w ust. 1, podmiot, o którym mowa w ust. 1:

- 1) pkt 1, przedstawia Prezesowi Urzędu zgłoszenie, o którym mowa w ORO.DEC.100 lit. d załącznika III do rozporządzenia nr 965/2012/UE;
- 2) pkt 2, przedstawia Prezesowi Urzędu zgłoszenie, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 159 ust. 1.

3. Zgłoszenia, o których mowa w ust. 1 i 2, składa się nie później niż 10 dni przed dniem planowanej operacji danego rodzaju.

4. Prezes Urzędu weryfikuje zgłoszenie zgodnie z wymaganiami określonymi w:

- 1) ORO.DEC.100 załącznika III oraz ARO.GEN.345 lit. b załącznika II do rozporządzenia nr 965/2012/UE – w przypadku operacji, o których mowa w ust. 1 pkt 1, albo

2) przepisach wydanych na podstawie art. 159 ust. 1 – w przypadku statków powietrznych kategorii specjalnej, o których mowa w art. 53a ust. 1, oraz statków powietrznych, o których mowa w art. 53a ust. 2 pkt 2.

5. Jeżeli weryfikacja, o której mowa w ust. 4, jest pozytywna, Prezes Urzędu informuje podmiot, o którym mowa w ust. 1, o przyjęciu zgłoszenia.

6. Jeżeli weryfikacja, o której mowa w ust. 4, jest negatywna, Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, odmawia przyjęcia zgłoszenia.

7. Do podmiotów, które zgłosiły działalność, o której mowa w ust. 1, przepisy art. 161 ust. 5 i 6 stosuje się odpowiednio.

Art. 163e. Operator z innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, który zgłosił wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych lub posiada zezwolenie na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka, jest obowiązany zgłosić Prezesowi Urzędu zamiar wykonywania danej operacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przed jej rozpoczęciem.”;

106) w art. 164:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Koncesji na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego udziela Prezes Urzędu zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 1008/2008/WE.”,

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

„1a. W przypadku przedsiębiorcy ubiegającego się o koncesję na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego będącego spółką akcyjną warunek, o którym mowa w art. 4 lit. e i f rozporządzenia nr 1008/2008/WE, jest spełniony, jeżeli spółka akcyjna emituje więcej niż 50% akcji imiennych. Warunek stosuje się odpowiednio do przewoźników lotniczych oraz do spółek akcyjnych będących udziałowcami albo akcjonariuszami.

1b. Do przedsiębiorcy ubiegającego się o udzielenie koncesji na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego obejmującego eksploatację statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10 ton lub o liczbie miejsc pasażerskich poniżej 20, zamierzającego wykonywać regularne przewozy lotnicze lub którego obrót przekracza 3 000 000 euro rocznie, nie stosuje się art. 5 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 1008/2008/WE.”;

107) art. 166 otrzymuje brzmienie:

- „Art. 166. 1. Koncesja udzielana jest na wniosek zainteresowanego przedsiębiorcy.
2. Wzór wniosku o udzielenie koncesji określają przepisy wydane na podstawie art. 172.
3. Do wniosku dołącza się dokumenty, oświadczenia i informacje określone w przepisach wydanych na podstawie art. 172.
4. Prezes Urzędu może zobowiązać wnioskodawcę do przedłożenia w wyznaczonym terminie dokumentów i informacji innych niż określone w przepisach wydanych na podstawie art. 172, mogących uprawdopodobnić, że spełnia on warunki wykonywania działalności gospodarczej określone w rozporządzeniu nr 1008/2008/WE, biorąc pod uwagę zakres wniosku.”;

108) po art. 166 dodaje się art. 166a w brzmieniu:

„Art. 166a. W przypadku rozpoczęcia przez przedsiębiorcę sprzedaży przewozu lotniczego przed uzyskaniem koncesji, środki pochodzące z tej sprzedaży są gromadzone na wydzielonym rachunku bankowym i nie są uwzględniane dla celów oceny spełnienia warunku, o którym mowa w art. 5 ust. 1 lit. b rozporządzenia nr 1008/2008/WE.”;

109) art. 167 i art. 167a otrzymują brzmienie:

- „Art. 167. 1. Koncesję udziela się na eksploatację statków powietrznych:
- 1) o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10 ton lub o liczbie miejsc pasażerskich poniżej 20 albo
 - 2) bez ograniczenia maksymalnej masy startowej (MTOM) lub liczby miejsc pasażerskich.
2. W koncesji określa się:
- 1) firmę koncesjonariusza i jego siedzibę albo miejsce zamieszkania osoby fizycznej,
 - 2) zakres działalności gospodarczej objętej koncesją,
 - 3) rodzaj przewozu lotniczego (pasażerowie, towar, poczta), typ przewozu lotniczego (regularny lub nieregularny) i rodzaj statków powietrznych, o których mowa w ust. 1
- biorąc pod uwagę zakres wniosku oraz zakres certyfikatu przewoźnika lotniczego.
3. Przewoźnik lotniczy informuje Prezesa Urzędu, bez zbędnej zwłoki, o rozpoczęciu działalności objętej koncesją albo o zaprzestaniu prowadzenia tej działalności.

Art. 167a. 1. W przypadku, o którym mowa w art. 8 ust. 3 lit. c rozporządzenia nr 1008/2008/WE, przewoźnik lotniczy przedstawia Prezesowi Urzędu koncesję do zatwierdzenia wraz z wnioskiem o zmianę koncesji przez przyznanie uprawnień do wykonywania działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego obejmującego eksploatację statków powietrznych bez ograniczenia maksymalnej masy startowej (MTOM) lub liczby miejsc pasażerskich. Przepisu ust. 4 nie stosuje się.

2. W przypadku gdy koncesja podlega zatwierdzeniu, przedstawia się ją do zatwierdzenia wraz z dokumentami, informacjami i oświadczeniami potwierdzającymi spełnianie warunków wymaganych do uzyskania koncesji.

3. Do postępowań w sprawie zatwierdzenia koncesji w odniesieniu do warunków finansowych przewoźnik lotniczy wykazuje możliwość spełnienia przez niego istniejących i potencjalnych zobowiązań w okresie kolejnych 12 miesięcy od dnia przedstawienia koncesji do zatwierdzenia.

4. Prezes Urzędu, w terminie 30 dni od dnia potwierdzenia otrzymania dokumentów, informacji i oświadczeń niezbędnych do zatwierdzenia koncesji, informuje przewoźnika lotniczego o zatwierdzeniu koncesji albo wszczęciu postępowania w sprawie cofnięcia, ograniczenia zakresu lub zawieszenia koncesji. W sprawach szczególnie skomplikowanych Prezes Urzędu może przedłużyć ten termin o kolejne 30 dni, zawiadamiając o tym przewoźnika lotniczego.

5. W przypadkach, o których mowa w art. 8 ust. 2 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, Prezes Urzędu wzywa przewoźnika lotniczego do przedłożenia dokumentów, informacji i oświadczeń potwierdzających spełnianie warunków wymaganych do uzyskania koncesji. W przypadku stwierdzenia spełniania warunków wymaganych do uzyskania koncesji, Prezes Urzędu pisemnie informuje o tym przewoźnika lotniczego.”;

110) w art. 171 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, udziela koncesji, zmienia koncesję, zawiesza koncesję na określony czas, wydaje koncesję tymczasową, stwierdza wygaśnięcie koncesji albo cofa koncesję.”;

111) art. 171a i art. 171b otrzymują brzmienie:

„Art. 171a. 1. Polski przewoźnik lotniczy jest obowiązany do przekazania Prezesowi Urzędu kopii aktualnego dokumentu potwierdzającego objęcie tego przewoźnika ważnym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej.

2. Kopia dokumentu, o którym mowa w ust. 1, może być przekazana w języku angielskim. Przepis stosuje się także do przedsiębiorców ubiegających się o udzielenie koncesji.

3. Kopia dokumentu, o którym mowa w ust. 1, jest przekazywana nie później niż ostatniego dnia okresu obowiązywania dotychczasowego ubezpieczenia.

4. W przypadku nieprzekazania Prezesowi Urzędu kopii dokumentu, o którym mowa w ust. 1, Prezes Urzędu wzywa przewoźnika do jej przekazania w terminie 7 dni od dnia otrzymania wezwania, a w przypadku nieprzekazania jej w tym terminie zawiesza koncesję przewoźnika lotniczego do czasu przekazania kopii, jednak nie dłużej niż na okres 3 miesięcy. Decyzja o zawieszeniu koncesji podlega natychmiastowemu wykonaniu.

5. Jeżeli przewoźnik lotniczy nie przekaże kopii dokumentu, o którym mowa w ust. 1, w okresie, na jaki została zawieszona koncesja, Prezes Urzędu bez zbędnej zwłoki cofa koncesję. W czasie postępowania w sprawie cofnięcia koncesji, koncesja pozostaje zawieszona do czasu dostarczenia kopii dokumentu, o którym mowa w ust. 1.

6. Prezes Urzędu cofa albo zawiesza koncesję bez zbędnej zwłoki w przypadku odpowiednio cofnięcia albo zawieszenia certyfikatu przewoźnika lotniczego oraz zmienia koncesję w zakresie wszystkich zmian wprowadzonych w tym certyfikacie.

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 3 000 000 euro rocznie, stosuje się art. 8 ust. 4–6 rozporządzenia nr 1008/2008/WE.

Art. 171b. W celu dokonania szczegółowej oceny sytuacji finansowej, o której mowa w art. 9 ust. 2 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, przewoźnik lotniczy przedstawia, na żądanie Prezesa Urzędu, dokumenty i informacje określone w treści żądania niezbędne dla oceny sytuacji finansowej przewoźnika, w szczególności informacje, o których mowa w załączniku I pkt 3 do rozporządzenia nr 1008/2008/WE.”;

112) po art. 171b dodaje się art. 171c–171e w brzmieniu:

„Art. 171c. 1. W przypadku nieprzedłożenia na żądanie Prezesa Urzędu dokumentów, informacji lub oświadczeń potwierdzających spełnianie warunków wymaganych do uzyskania koncesji, Prezes Urzędu wzywa przewoźnika lotniczego do

ich przedłożenia we wskazanym przez siebie terminie, a w przypadku ich nieprzedłożenia – zawiesza koncesję do czasu przedstawienia żądanych dokumentów, informacji lub oświadczeń, jednak nie dłużej niż na okres 3 miesięcy.

2. Jeżeli przewoźnik lotniczy nie przedłoży dokumentów lub informacji, o których mowa w ust. 1, w okresie, na jaki została zawieszona koncesja, Prezes Urzędu bez zbędnej zwłoki cofa koncesję. W czasie postępowania w sprawie cofnięcia koncesji, koncesja pozostaje zawieszona do czasu przedłożenia dokumentów, informacji lub oświadczeń, o których mowa w ust. 1.

Art. 171d. Oświadczenia w postępowaniu o udzielenie albo zmianę koncesji składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

Art. 171e. Przewoźnik lotniczy posiadający koncesję na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego z wykorzystaniem statków powietrznych bez ograniczenia maksymalnej masy startowej (MTOM) lub liczby miejsc pasażerskich może wystąpić do Prezesa Urzędu z wnioskiem o zmianę koncesji przez ograniczenie uprawnień do wykonywania działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego obejmującego eksploatację statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10 ton lub o liczbie miejsc pasażerskich poniżej 20.”;

113) art. 172 otrzymuje brzmienie:

„Art. 172. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, określi:

- 1) wykaz dokumentów, informacji i oświadczeń potwierdzających spełnianie warunków, o których mowa w rozporządzeniu nr 1008/2008/WE, jakie jest obowiązany przedłożyć:
 - a) przedsiębiorca ubiegający się o udzielenie koncesji,
 - b) przewoźnik lotniczy na żądanie Prezesa Urzędu lub ubiegający się o zatwierdzenie albo zmianę koncesji– z uwzględnieniem zakresu działalności gospodarczej objętej koncesją, rodzaju i typu przewozu lotniczego oraz rodzaju statków powietrznych,
- 2) wzór wniosku o udzielenie koncesji,

- 3) wzór informacji potwierdzających spełnianie warunków niezbędnych do utrzymania, zatwierdzenia albo zmiany koncesji
– mając na uwadze przejrzystość przedstawianych informacji oraz efektywność prowadzonego postępowania.”;

114) w art. 175 w ust. 2 w pkt 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„dokumenty określające status prawny wnioskodawcy (akt zawiązania osoby prawnej, wypis z właściwego rejestru), oświadczenie wnioskodawcy, że nie zgłoszono wniosku o ogłoszenie upadłości przedsiębiorcy oraz że nie znajduje się on w stanie likwidacji, oraz plan gospodarczy przedsiębiorstwa obejmujący co najmniej 2 lata działalności.”;

115) w art. 186a dodaje się ust. 5–8 w brzmieniu:

„5. Komendant Główny Straży Granicznej może, w celach szkoleniowych, zapewnić na pokładzie statku powietrznego wartę ochronną pełnioną przez funkcjonariuszy Straży Granicznej, o czym informuje pisemnie przewoźnika lotniczego.

6. Przewoźnik lotniczy jest obowiązany umożliwić wykonywanie warty ochronnej, o której mowa w ust. 5.

7. Koszty związane z pełnieniem warty ochronnej, o której mowa w ust. 5, pokrywa Komendant Główny Straży Granicznej.

8. W przypadku gdy lot statku powietrznego, w trakcie którego została zapewniona warta ochronna przez Komendanta Głównego Straży Granicznej, został określony przez Prezesa Urzędu jako lot wysokiego ryzyka lub w trakcie tego lotu doszło do przeciwdziałania przez wartę ochronną aktowi bezprawnej ingerencji, koszty związane z pełnieniem warty ochronnej pokrywa przewoźnik lotniczy, na zasadach określonych w ust. 2.”;

116) w art. 186b:

- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Za realizację zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa, o której mowa w rozporządzeniu nr 300/2008/WE odpowiada:

- 1) zarządzający lotniskiem w stosunku do:
 - a) osób innych niż pasażerowie oraz przenoszonych przez nie przedmiotów,
 - b) pasażerów i bagażu kabinowego,
 - c) bagażu rejestrowanego,
 - d) ładunków przewożonych drogą lotniczą i poczty, poczty i materiałów przewoźnika lotniczego, zaopatrzenia pokładowego oraz zaopatrzenia

portu lotniczego przed uzyskaniem zezwolenia na dostęp do strefy zastrzeżonej, chyba że zarządzający lotniskiem, przewoźnik lotniczy, znany nadawca zaopatrzenia portu lotniczego lub zarejestrowany dostawca zaopatrzenia pokładowego zastosowali wymagane środki kontroli w zakresie ochrony w rozumieniu rozporządzenia nr 300/2008/WE;

- 2) zarejestrowany agent w rozumieniu rozporządzenia nr 300/2008/WE w stosunku do ładunku i poczty;
 - 3) zarejestrowany dostawca zaopatrzenia pokładowego w rozumieniu rozporządzenia 300/2008/WE w stosunku do zaopatrzenia pokładowego lub przewoźnik lotniczy, który dostarcza zaopatrzenie do własnego statku powietrznego.”,
- b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:
- „4. Zarządzający lotniskiem realizuje zadania, o których mowa w ust. 1 pkt 1, przez służbę ochrony lotniska.”,
- c) ust. 12 otrzymuje brzmienie:
- „12. Podmiot wykonujący zadania w zakresie kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym albo podmiot wnioskujący o wyznaczenie przez Prezesa Urzędu jako zarejestrowany agent lub zarejestrowany dostawca zaopatrzenia pokładowego, kierując osobę na szkolenie w celu uzyskania certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa, występuje do komendanta oddziału Straży Granicznej z wnioskiem o ustalenie braku negatywnych przesłanek, o których mowa w art. 188a ust. 4 i 5.”,
- d) ust. 19 otrzymuje brzmienie:
- „19. Przy ustalaniu braku negatywnych przesłanek, o których mowa w art. 188a ust. 4 i 5, stosuje się art. 188a ust. 6 i 7.”;

117) w art. 186c:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Prezes Urzędu wyznacza zarejestrowanego agenta, o którym 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 komendanta oddziału Straży Granicznej informacji o braku negatywnych przesłanek, o których mowa w art. 188a ust. 4 i 5, dotyczących:

- 1) osób reprezentujących sprawy spółek – w przypadku spółek osobowych;
- 2) osób wchodzących w skład zarządów i rad nadzorczych – w przypadku spółek kapitałowych;
- 3) osób reprezentujących sprawy zarejestrowanego agenta – w przypadku podmiotów innych niż określone w pkt 1 i 2.”

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Komendant oddziału Straży Granicznej dokonuje ustaleń w zakresie istnienia przesłanek, o których mowa w art. 188a ust. 4 i 5, i przekazuje informację w tym zakresie Prezesowi Urzędu. Przy ustalaniu braku negatywnych przesłanek stosuje się art. 188a ust. 6 i 7.”;

118) w art. 186d ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Prezes Urzędu wyznacza zarejestrowanego dostawcę zaopatrzenia pokładowego, o którym mowa w art. 186b ust. 1 pkt 3, w drodze decyzji administracyjnej, po sprawdzeniu wymagań w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego oraz po uzyskaniu od komendanta oddziału Straży Granicznej informacji o braku negatywnych przesłanek, o których mowa w art. 188a ust. 4 i 5, dotyczących:

- 1) osób reprezentujących sprawy spółek – w przypadku spółek osobowych;
- 2) osób wchodzących w skład zarządów i rad nadzorczych – w przypadku spółek kapitałowych;
- 3) osób reprezentujących sprawy zarejestrowanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego – w przypadku podmiotów innych niż określone w pkt 1 i 2.”;

119) w art. 186e:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Prezes Urzędu wyznacza na podstawie pkt 6.4.1 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiającego szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie

wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. UE L 299 z 14.11.2015, str. 1) znanego nadawcę, w drodze decyzji administracyjnej, po sprawdzeniu spełnienia wymagań w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego oraz po uzyskaniu od komendanta oddziału Straży Granicznej informacji o braku negatywnych przesłanek, o których mowa w art. 188a ust. 4 i 5, dotyczących:

- 1) osób reprezentujących sprawy spółek – w przypadku spółek osobowych;
- 2) osób wchodzących w skład zarządów i rad nadzorczych – w przypadku spółek kapitałowych;
- 3) osób reprezentujących sprawy znanego nadawcy – w przypadku podmiotów innych niż określone w pkt 1 i 2.”,

b) w ust. 2 w pkt 2 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

- „3) program ochrony podmiotu przed aktami bezprawnej ingerencji, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 189 ust. 1, uwzględniający wymogi określone w rozporządzeniu nr 300/2008/WE.”;

120) po art. 186e dodaje się art. 186ea w brzmieniu:

„Art. 186ea. 1. Wobec osoby fizycznej ubiegającej się o wyznaczenie jako unijny podmiot zatwierdzający do spraw ochrony lotnictwa w rozumieniu pkt 11.6.3 załącznika do rozporządzenia nr 2015/1998/UE, Prezes Urzędu w ramach sprawdzania przeszłości tej osoby, zgodnie z pkt 11.1.3 tego rozporządzenia:

- 1) ustala tożsamość osoby na podstawie dokumentu potwierdzającego tożsamość;
- 2) występuje do komendanta oddziału Straży Granicznej o udzielenie informacji o braku negatywnych przesłanek, o których mowa w art. 188a ust. 4 i 5;
- 3) analizuje informacje o zatrudnieniu i pobieraniu nauki oraz o wszystkich okresach przerw w zatrudnieniu i pobieraniu nauki z 5 poprzedzających lat na podstawie kopii dokumentów przedstawionych przez tę osobę.

2. Komendant oddziału Straży Granicznej dokonuje ustaleń w zakresie istnienia przesłanek, o których mowa w art. 188a ust. 4 i 5, i przekazuje informację w tym zakresie Prezesowi Urzędu. Przy ustalaniu braku negatywnych przesłanek stosuje się art. 188a ust. 6 i 7.

3. Sprawdzenie przeszłości jest powtarzane nie rzadziej niż raz na 5 lat.

4. W przypadku podmiotu ubiegającego się o wyznaczenie jako unijny podmiot zatwierdzający do spraw ochrony lotnictwa, sprawdzenie przeszłości, o którym mowa w ust. 1, Prezes Urzędu przeprowadza w stosunku do osób, które mają dokonywać na

rzecz tego podmiotu unijnego zatwierdzenia środków ochrony lotnictwa. Przepisy ust. 2 i 3 stosuje się.”;

121) w art. 187:

- a) po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:
„2a) sposób dokumentowania stwierdzonych przez Straż Graniczną poważnych uchybień i naruszeń przepisów oraz informowania o nich Prezesa Urzędu;”,
- b) pkt 4 otrzymuje brzmienie:
„4) sposobów współdziałania, o których mowa w art. 186b ust. 2, 3 i 6;”,
- c) po pkt 7 dodaje się przecinek i dodaje się pkt 8 w brzmieniu:
„8) wymogów dotyczących wyznaczania unijnych podmiotów zatwierdzających do spraw ochrony lotnictwa cywilnego”;

122) po art. 187 dodaje się art. 187a w brzmieniu:

„Art. 187a. 1. Lotniska, o których mowa w art. 59a ust. 1 pkt 1 i 2, posiadają ogrodzenie, które spełnia wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 2.

2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wymagania, jakim powinno odpowiadać ogrodzenie lotnisk, o których mowa w art. 59a ust. 1 pkt 1 i 2, mając na uwadze ochronę lotnictwa cywilnego i ograniczenie możliwości dostępu zwierząt na teren lotniska.”;

123) w art. 188 ust. 1b otrzymuje brzmienie:

„1b. W portach lotniczych zadania, o których mowa w ust. 1, są realizowane przy pomocy zespołów ochrony lotniska oraz sztabu kryzysowego powołanych przez zarządzającego lotniskiem.”;

124) w art. 188a:

- a) po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:
„4a. Wystąpienia, o którym mowa w ust. 4, nie dokonuje się wobec żołnierzy, funkcjonariuszy i pracowników służb państwowych, w stosunku do których prełożony potwierdził spełnienie wymogu, o którym mowa w pkt 11.1.3 załącznika do rozporządzenia nr 2015/1998/UE, wykonujących lub mających wykonywać zadania w ramach strefy zastrzeżonej lotniska.”,
- b) w ust. 5:
 - uchyla się pkt 1,

- pkt 2 otrzymuje brzmienie:
 - „2) zaistnieniu zagrożenia dla obronności lub bezpieczeństwa państwa, lub bezpieczeństwa i porządku publicznego;”,
- uchyla się pkt 3,
- pkt 4 otrzymuje brzmienie:
 - „4) powzięciu wiadomości o wszczęciu postępowania karnego przeciwko osobie lub skazania prawomocnym wyrokiem w związku z przestępstwem o charakterze terrorystycznym, przestępstwem przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej, przestępstwem przeciwko obronności, umyślnym przestępstwem przeciwko życiu i zdrowiu, umyślnym przestępstwem przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu, umyślnym przestępstwem przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji w ruchu powietrznym, umyślnym przestępstwem przeciwko wolności, umyślnym przestępstwem przeciwko porządkowi publicznemu, umyślnym przestępstwem przeciwko ochronie informacji, umyślnym przestępstwem przeciwko wiarygodności dokumentów, umyślnym przestępstwem przeciwko mieniu lub umyślnym przestępstwem określonym w ustawie z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii (Dz. U. z 2018 r. poz. 1030, 1490 i 1669).”,
- c) ust. 6 i 7 otrzymują brzmienie:
 - „6. Komendant oddziału Straży Granicznej dokonuje ustaleń w zakresie istnienia negatywnych przesłanek, o których mowa w ust. 4 i 5, i udziela informacji w terminie 30 dni od dnia wystąpienia o udzielenie informacji przez zarządzającego lotniskiem lub przewoźnika lotniczego.
 - 7. Organy władzy publicznej, administracji publicznej oraz służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo publiczne są obowiązane do udzielenia, na wniosek komendanta oddziału Straży Granicznej, informacji o istnieniu negatywnych przesłanek, o których mowa w ust. 4 i 5, albo ich braku, w terminie 10 dni od dnia otrzymania wniosku.”;

125) w art. 188b:

a) w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) co do której komendant oddziału Straży Granicznej udzielił, na wniosek Prezesa Urzędu, informacji o braku negatywnych przesłanek, o których mowa w art. 188a ust. 4 i 5.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Przy ustalaniu negatywnych przesłanek, o których mowa w ust. 1 pkt 3, stosuje się art. 188a ust. 6 i 7.”;

126) po art. 188d dodaje się art. 188e i art. 188f w brzmieniu:

„Art. 188e. 1. Podmiot prowadzący działalność lotniczą prowadzi wewnętrzną kontrolę jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przez:

- 1) sporządzenie rocznego harmonogramu wewnętrznej kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
- 2) zapewnianie realizacji oraz monitorowanie w sposób udokumentowany czynności kontroli jakości uwzględnionych w rocznym harmonogramie wewnętrznej kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
- 3) przekazywanie Prezesowi Urzędu rocznego sprawozdania z wykonanych czynności wewnętrznej kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.

2. Audytor wewnętrzny realizuje czynności wewnętrznej kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego na rzecz podmiotu, o którym mowa w ust. 1, zgodnie z wymogami określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 189 ust. 2.

Art. 188f. Kontrolę jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w odniesieniu do zespołu składającego się z psa do wykrywania materiałów wybuchowych i jego przewodnika prowadzi się w sposób określony w przepisach wydanych na podstawie art. 189 ust. 2.”;

127) w art. 189 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, mając na uwadze przepisy Unii Europejskiej w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego, określi, w drodze rozporządzenia, Krajowy Program Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, obejmujący:

- 1) organizację systemu kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa, w tym rodzaje prowadzonych kontroli;

- 2) szczegółowy tryb prowadzenia egzaminu certyfikującego, wymagane kwalifikacje oraz zakres obowiązków i uprawnień audytorów, o których mowa w art. 188d;
 - 3) sposób prowadzenia listy audytorów krajowych i listy audytorów wewnętrznych oraz zakres danych ujętych na tych listach;
 - 4) sposób prowadzenia kontroli jakości dotyczący zakresu i częstotliwości audytów, inspekcji, testów i dochodzeń w zakresie ochrony lotnictwa, a także klasyfikację wyników prowadzonych kontroli jakości;
 - 5) sposób prowadzenia przeglądu, jeżeli zachodzi konieczność dokonania ponownej oceny potrzeb w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
 - 6) sposób prowadzenia kontroli jakości w odniesieniu do zespołu składającego się z psa do wykrywania materiałów wybuchowych i jego przewodnika;
 - 7) sposób korygowania nieprawidłowości stwierdzonych w trakcie kontroli jakości wspomagający system zgłaszania uchybień oraz mający na celu zapewnienie zgodności z wymogami w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
 - 8) sposób wymiany informacji pomiędzy krajowymi organami na temat poziomu zgodności w przypadkach wystąpienia lub podejrzenia wystąpienia zagrożenia ochrony lotnictwa cywilnego;
 - 9) zakres danych zawartych w sprawozdaniu z przeprowadzonych kontroli jakości;
 - 10) wymogi w zakresie realizacji oraz monitorowania czynności wewnętrznej kontroli jakości stosowanych przez podmioty prowadzące działalność związaną z ochroną lotnictwa cywilnego;
 - 11) tryb rejestracji i analizowania wyników tego programu w celu określenia tendencji i ukierunkowania przyszłego rozwoju polityki ochrony lotnictwa cywilnego.”;
- 128) art. 190 otrzymuje brzmienie:
- „Art. 190. Przepisy niniejszego działu stosuje się do przewozów lotniczych krajowych oraz, w zakresie nieuregulowanym odmiennie przez umowy międzynarodowe, do przewozów lotniczych międzynarodowych, wykonywanych przez przewoźników lotniczych, z zastrzeżeniem przepisów rozporządzenia nr 1008/2008/WE.”;
- 129) uchyla się art. 190a;
- 130) po art. 190a dodaje się art. 190b i art. 190c w brzmieniu:
- „Art. 190b. Uprawnienia do wykonywania przewozu lotniczego, zwane dalej „prawami przewozowymi”, przyznane przez Prezesa Urzędu w upoważnieniu, o którym

mowa w art. 191 ust. 2 i 5, lub zezwoleniu, o którym mowa w art. 193 ust. 1 i 2, są niezbywalne.

Art. 190c. W sprawach objętych zezwoleniami na przewóz lotniczy, o których mowa w art. 194 ust. 1 pkt 1 i 2, nie stosuje się art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 26 stycznia 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. poz. 646, 1479, 1629 i 1633).”;

131) art. 191 otrzymuje brzmienie:

„Art. 191. 1. Polski przewoźnik lotniczy może wykonywać przewozy lotnicze w zakresie i na warunkach określonych w certyfikacie przewoźnika lotniczego i koncesji, z zastrzeżeniem art. 192b.

2. 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 może wykonywać regularne przewozy lotnicze na określonych trasach lub obszarach między Rzeczpospolitą Polską a państwem trzecim, z zastrzeżeniem umów międzynarodowych i przepisów międzynarodowych oraz art. 192a, w zakresie i na warunkach określonych w certyfikacie przewoźnika lotniczego i koncesji, po uzyskaniu upoważnienia wydanego przez Prezesa Urzędu.

3. Przewoźnik lotniczy, o którym mowa w ust. 2, może wykonywać przewozy lotnicze na obszarze Europejskiego Obszaru Gospodarczego oraz na trasach do i z Konfederacji Szwajcarskiej, z zastrzeżeniem umów międzynarodowych i przepisów międzynarodowych, bez upoważnienia, o którym mowa w ust. 2.

4. Przewoźnik lotniczy posiadający koncesję udzieloną przez państwo członkowskie Unii Europejskiej lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym może wykonywać nieregularne przewozy lotnicze na określonych trasach lub obszarach między Rzeczpospolitą Polską a państwem trzecim bez upoważnienia, o którym mowa w ust. 2.

5. Przewoźnik lotniczy posiadający koncesję wydaną przez Konfederację Szwajcarską może wykonywać nieregularne przewozy lotnicze na trasach między Rzeczpospolitą Polską a państwem trzecim lub przewozy lotnicze na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, z zastrzeżeniem umów międzynarodowych i przepisów międzynarodowych, po uzyskaniu upoważnienia wydanego, na jego wniosek, przez Prezesa Urzędu. Do wydania upoważnienia stosuje się odpowiednio przepisy art. 194

ust. 1–4, art. 195 oraz art. 202. Do wniosku o wydanie upoważnienia dołącza się kopię koncesji przewoźnika lotniczego.

6. W upoważnieniu, o którym mowa w ust. 2, określa się:

- 1) nazwę przewoźnika lotniczego i jego siedzibę,
- 2) trasy lub obszar wykonywania przewozów lotniczych,
- 3) rodzaj przewozu lotniczego (przewóz pasażerów, towarów lub poczty),
- 4) warunki wykonywania przewozu lotniczego

– biorąc pod uwagę zakres wniosku, koncesji i certyfikatu przewoźnika lotniczego.

7. Prezes Urzędu wydaje upoważnienie, o którym mowa w ust. 2, w przypadku gdy:

- 1) jest to zgodne z umowami międzynarodowymi lub porozumieniami stanowiącymi realizację tych umów międzynarodowych lub z przepisami międzynarodowymi;
- 2) zostały spełnione warunki, o których mowa w art. 192 ust. 2 oraz art. 192a ust. 1 i 2, z zastrzeżeniem umów międzynarodowych i przepisów międzynarodowych;
- 3) przewoźnik lotniczy został wybrany w wyniku procedury konkursowej, o której mowa w ust. 16, jeżeli procedura taka została przeprowadzona;
- 4) przewoźnik lotniczy złożył wniosek o wydanie upoważnienia w terminie, o którym mowa w ust. 18;
- 5) przewoźnik lotniczy nie znajduje się w wykazie, o którym mowa w rozporządzeniu nr 2111/2005/WE;
- 6) przewoźnik lotniczy nie zamierza wykonywać przewozu lotniczego na podstawie umowy dotyczącej obsługi trasy przy użyciu statku powietrznego wynajętego od innego przewoźnika lotniczego znajdującego się w wykazie, o którym mowa w rozporządzeniu nr 2111/2005/WE.

8. Prezes Urzędu ogranicza upoważnienie, o którym mowa w ust. 2, w przypadku gdy:

- 1) przewoźnik lotniczy:
 - a) zawiadomił Prezesa Urzędu o planowanym ograniczeniu korzystania z przyznanych mu praw przewozowych,
 - b) nie rozpoczął wykonywania przewozów lotniczych z wykorzystaniem wszystkich przyznanych mu praw przewozowych do końca sezonu rozkładowego następującego po sezonie, od którego zostały mu przyznane te prawa,

- c) ograniczył wykonywanie przewozów lotniczych z wykorzystaniem przyznanych mu praw przewozowych w okresie dwóch kolejnych sezonów rozkładowych i nie wznowił ich w czasie kolejnego sezonu rozkładowego – chyba że ograniczenie wykonywania przewozów lotniczych było następstwem okoliczności, na które przewoźnik nie miał wpływu;
- 2) wynika to z oceny efektywności korzystania z przyznanych praw przewozowych, o której mowa w ust. 22, a posiadane prawa przewozowe mogą ulec ograniczeniu.

9. Prezes Urzędu zmienia z urzędu albo na wniosek przewoźnika lotniczego upoważnienie, o którym mowa w ust. 2, w zakresie elementów wskazanych w ust. 6 pkt 1, 3 i 4, na podstawie dokumentów potwierdzających te zmiany, w przypadku gdy:

- 1) przedstawione przez przewoźnika lotniczego dokumenty je potwierdzają;
- 2) jest to zgodne z umowami międzynarodowymi lub porozumieniami stanowiącymi realizację tych umów;
- 3) wnioskowana zmiana nie dotyczy ograniczonych praw przewozowych.

10. Prezes Urzędu cofa upoważnienie, o którym mowa w ust. 2, w przypadku gdy:

- 1) przewoźnik lotniczy:
 - a) zawiadomił Prezesa Urzędu o planowanym ograniczeniu albo zaprzestaniu korzystania z przyznanych mu praw przewozowych,
 - b) nie stosuje się do przepisów dotyczących przewozu lotniczego lub warunków lub ograniczeń określonych w upoważnieniu,
 - c) przestał spełniać wymagania określone w art. 192a ust. 2, z zastrzeżeniem umów międzynarodowych i przepisów międzynarodowych;
 - d) nie rozpoczął wykonywania przewozów lotniczych z wykorzystaniem co najmniej jednego z przyznanych mu praw przewozowych do końca sezonu rozkładowego następującego po sezonie, od którego zostały mu przyznane te prawa,
 - e) zaprzestał wykonywania przewozów lotniczych z wykorzystaniem przyznanych mu praw przewozowych w dwóch kolejnych sezonach rozkładowych i nie wznowił ich w czasie kolejnego sezonu rozkładowego – chyba że niewykonywanie przewozów lotniczych było następstwem okoliczności, na które przewoźnik lotniczy nie miał wpływu;
- 2) wynika to z oceny efektywności korzystania z przyznanych praw przewozowych, o której mowa w ust. 22.

11. Prezes Urzędu ogranicza albo cofa w całości albo w części upoważnienie, o którym mowa w ust. 2, w przypadku ograniczenia przedmiotu, zakresu lub obszaru działalności objętej certyfikatem przewoźnika lotniczego lub koncesją.

12. Prezes Urzędu cofa w całości albo w części upoważnienie, o którym mowa w ust. 2, w przypadku cofnięcia, uchylecia albo wygaśnięcia koncesji.

13. Przewoźnik lotniczy jest obowiązany zawiadomić Prezesa Urzędu, co najmniej 30 dni przed planowanym ograniczeniem albo zaprzestaniem wykonywania regularnych przewozów lotniczych z wykorzystaniem przyznaných mu praw przewozowych, o planowanym ograniczeniu albo zaprzestaniu, podając ich przyczynę.

14. Prezes Urzędu zawiesza w całości albo w części upoważnienie, o którym mowa w ust. 2, w przypadku zawieszenia koncesji.

15. Wydanie upoważnienia, o którym mowa w ust. 2, ograniczenie, zmiana, cofnięcie albo zawieszenie następuje w drodze decyzji administracyjnej.

16. W przypadku gdy umowa międzynarodowa lub porozumienia stanowiące realizację tej umowy przewidują ograniczone prawa przewozowe, rozumiane jako ograniczenia w korzystaniu z praw przewozowych dotyczące częstotliwości lub liczby przewoźników lotniczych, którym mogą być przyznane prawa przewozowe polegające na wykonywaniu przewozów lotniczych na trasach lub obszarach między Rzeczpospolitą Polską a danym państwem trzecim, Prezes Urzędu wydaje upoważnienie, o którym mowa w ust. 2, przewoźnikowi lotniczemu lub przewoźnikom lotniczym wyłonionym w procedurze konkursowej podziału ograniczonych praw przewozowych, zwanej dalej „procedurą konkursową”.

17. Prezes Urzędu, dokonując podziału ograniczonych praw przewozowych, o którym mowa w ust. 16, kierując się zasadą przejrzystości oraz niedyskryminacji, bierze pod uwagę następujące kryteria:

- 1) zapewnienie zrównoważonego rozwoju transportu lotniczego, turystyki i handlu w Unii Europejskiej, w tym zapewnienie przewozów całorocznych;
- 2) zdolności finansowe i operacyjne przewoźnika lotniczego do realizacji przewozów lotniczych objętych wnioskiem;
- 3) zapewnienie najkorzystniejszej oferty konsumentom, uwzględniając:
 - a) liczbę operacji lotniczych w tygodniu na danej trasie, biorąc pod uwagę konieczność wspierania konkurencji między przewoźnikami lotniczymi,
 - b) konkurencyjny poziom opłat za przewóz lotniczy i związane z nim usługi,

- c) sposób dystrybucji dokumentów przewozowych;
- 4) zapewnienie wysokich standardów bezpieczeństwa i ochrony środowiska, w tym oferowanie przewozów wykonywanych statkami powietrznymi wpisanymi do certyfikatu przewoźnika lotniczego występującego z wnioskiem;
- 5) historię wykonywania przewozów na wnioskowanych trasach lub obszarach, z uwzględnieniem wysokości wcześniej poniesionych nakładów na rozwój przewozów lotniczych do danego państwa, jeżeli zostały poniesione.

18. Prezes Urzędu ogłasza informację o wpłynięciu wniosku o wydanie upoważnienia w przypadku, o którym mowa w ust. 16. W terminie 30 dni od dnia ogłoszenia przewoźnicy lotniczy zainteresowani wydaniem takiego upoważnienia składają wnioski o jego wydanie.

19. Przewoźnicy lotniczy biorący udział w procedurze konkursowej przedkładają dodatkowe informacje i dokumenty określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 23.

20. Stroną postępowania w sprawie wydania upoważnienia w przypadku, o którym mowa w ust. 16, są wszyscy przewoźnicy biorący udział w procedurze konkursowej. W decyzji administracyjnej, poza elementami wskazanymi w ust. 6, wskazuje się również przewoźników lotniczych, którym odmówiono wydania upoważnienia w wyniku procedury konkursowej.

21. W przypadku gdy łączna liczba wnioskowanych przez przewoźników praw przewozowych w ramach jednej procedury konkursowej nie przekracza liczby aktualnie dostępnych praw przewozowych, Prezes Urzędu wydaje upoważnienie bez przeprowadzania procedury konkursowej.

22. Prezes Urzędu, na uzasadniony wniosek zainteresowanego przewoźnika lotniczego, dokonuje oceny efektywności wykorzystywania ograniczonych praw przewozowych.

23. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, procedurę konkursową, w tym:

- 1) zakres informacji o wpłynięciu wniosku o wydanie upoważnienia podlegającej ogłoszeniu oraz sposób jej ogłaszania,
- 2) sposób przeprowadzania procedury konkursowej,

- 3) zakres dodatkowych informacji, jakie powinien zawierać uzupełniony wniosek o wydanie upoważnienia, oraz dokumenty, jakie powinny być dołączone do tego wniosku w celu przeprowadzenia procedury konkursowej
- z uwzględnieniem umów międzynarodowych i porozumień stanowiących realizację tych umów lub przepisów międzynarodowych, przepisów Unii Europejskiej w zakresie negocjacji i wykonywania umów dotyczących usług lotniczych oraz z poszanowaniem zasady niedyskryminacji.”;

132) w art. 191a:

- a) uchyla się ust. 1,
- b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:
- „2. Prezes Urzędu zawiesza, na okres do 6 miesięcy, upoważnienie udzielone przewoźnikowi lotniczemu, jeżeli:
- 1) przewoźnik lotniczy znajduje się w wykazie, o którym mowa w rozporządzeniu nr 2111/2005/WE;
 - 2) przewoźnik lotniczy zamierza wykonywać lub wykonuje przewóz lotniczy przy użyciu statku powietrznego przewoźnika lotniczego znajdującego się w wykazie, o którym mowa w rozporządzeniu nr 2111/2005/WE.”;

133) art. 192 i art. 192a otrzymują brzmienie:

„Art. 192. 1. Upoważnienie, o którym mowa w art. 191 ust. 2, wydaje się na wniosek przewoźnika lotniczego.

2. Wniosek o udzielenie upoważnienia, o którym mowa w art. 191 ust. 2, składa się Prezesowi Urzędu co najmniej 30 dni przed planowanym dniem rozpoczęcia wykonywania przewozów lotniczych.

3. Wniosek o udzielenie upoważnienia, o którym mowa w art. 191 ust. 2, zawiera informacje dotyczące:

- 1) trasy lub obszaru wykonywania przewozów lotniczych;
- 2) rodzaju przewozu lotniczego (przewóz pasażerów, towarów lub poczty);
- 3) częstotliwości lotów;
- 4) typów statków powietrznych;
- 5) osoby upoważnionej do reprezentowania przewoźnika lotniczego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w tym imię i nazwisko, adres do doręczeń na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, numer telefonu oraz numer telefaksu lub adres poczty elektronicznej.

4. Do wniosku o udzielenie upoważnienia, o którym mowa w art. 191 ust. 2, w przypadku gdy postanowienia odpowiednich umów międzynarodowych i przepisów międzynarodowych wskazują prawo wnioskującego przewoźnika lotniczego do wykonywania przewozów lotniczych, przewoźnik lotniczy inny niż polski dołącza kopię koncesji.

Art. 192a. 1. Regularne przewozy lotnicze na określonych trasach lub obszarach między Rzeczpospolitą Polską a państwem trzecim może wykonywać, z zastrzeżeniem art. 193 ust. 1 oraz z uwzględnieniem postanowień umów międzynarodowych i przepisów międzynarodowych, poza polskim przewoźnikiem lotniczym, tylko przewoźnik lotniczy ustanowiony na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, który uzyskał upoważnienie, o którym mowa w art. 191 ust. 2.

2. Przewoźnikiem lotniczym ustanowionym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest przewoźnik lotniczy, który:

- 1) posiada koncesję wydaną przez państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederację Szwajcarską lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym;
- 2) posiada bazę operacyjną na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 3) skutecznie i rzeczywiście wykonuje działalność w dziedzinie transportu lotniczego w ramach trwałych porozumień, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 847/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie negocjacji i wykonania umów dotyczących usług lotniczych między Państwami Członkowskimi a państwami trzecimi (Dz. Urz. UE L 157 z 30.04.2004, str. 7; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 193);
- 4) stale utrzymuje personel odpowiedzialny za bezpieczeństwo i ochronę w Rzeczypospolitej Polskiej.

3. Przewoźnik lotniczy potwierdza ustanowienie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez dołączenie do wniosku o wydanie upoważnienia, o którym mowa w art. 191 ust. 2, kopii umowy zawartej z zarządzającym lotniskiem w sprawie utworzenia bazy operacyjnej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub oświadczenie zarządzającego lotniskiem w tej sprawie oraz wskazuje we wniosku imię i nazwisko, adres do doręczeń na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, numer telefonu oraz numer

telefaksu lub adres poczty elektronicznej osoby odpowiedzialnej za prowadzenie bieżących spraw operacyjnych oraz za sprawy bezpieczeństwa i ochrony.”;

134) po art. 192a dodaje się art. 192b w brzmieniu:

„Art. 192b. 1. Jeżeli wymagają tego umowy międzynarodowe zawarte z państwem trzecim, w którego granicach mają być wykonywane przewozy lotnicze, przewoźnik lotniczy, o którym mowa w art. 191 ust. 2, jest wyznaczany w trybie i na warunkach określonych w umowie międzynarodowej, po uzyskaniu upoważnienia, o którym mowa w art. 191 ust. 2.

2. Cofnięcie wyznaczenia następuje:

- 1) w trybie i na warunkach określonych w umowie międzynarodowej;
- 2) w przypadku braku postanowień umownych w tym zakresie – w formie pisemnego powiadomienia właściwego organu państwa trzeciego przez Prezesa Urzędu o cofnięciu wyznaczenia, gdy cofnięto upoważnienie.

3. O cofnięciu wyznaczenia Prezes Urzędu informuje na piśmie zainteresowanego przewoźnika lotniczego.”;

135) art. 193 otrzymuje brzmienie:

„Art. 193. 1. Przewoźnik lotniczy z państwa trzeciego może wykonywać przewozy lotnicze do lub z Rzeczypospolitej Polskiej wyłącznie w zakresie i na warunkach określonych w zezwoleniu wydanym na jego wniosek przez Prezesa Urzędu, z uwzględnieniem postanowień umów międzynarodowych i przepisów międzynarodowych. Kopię decyzji administracyjnej w przedmiocie zezwolenia Prezes Urzędu niezwłocznie przekazuje instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego.

2. Przewoźnik lotniczy z państwa trzeciego może wykonywać przewozy lotnicze na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej po uzyskaniu zezwolenia wydanego, na zasadzie wzajemności, na jego wniosek przez Prezesa Urzędu, z uwzględnieniem umów międzynarodowych i przepisów międzynarodowych.

3. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1 i 2, nie jest wymagane w przypadku:

- 1) przewozów pasażerów wykonywanych statkami powietrznymi o pojemności nie większej niż 20 miejsc pasażerskich, wykorzystywanych wyłącznie przez zamawiającego lub zamawiających na trasie przez nich ustalonej;
- 2) przewozów towarów lub poczty wykonywanych statkami o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 10 ton, wykorzystywanych wyłącznie przez zamawiającego lub zamawiających na trasie przez nich ustalonej;

3) posiadania zezwolenia, o którym mowa w art. 149a ust. 1.

4. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1 i 2, Prezes Urzędu wydaje na czas określony.

5. Obcy przewoźnik lotniczy może wykonywać loty, o których mowa w art. 66a ust. 1 pkt 2 i 3, do lub z Rzeczypospolitej Polskiej tylko w zakresie i na warunkach określonych w zezwoleniu, o którym mowa w art. 149a ust. 1.”;

136) uchyla się art. 193a;

137) art. 194–195a otrzymują brzmienie:

„Art. 194. 1. Wniosek o udzielenie zezwolenia, o którym mowa w art. 193 ust. 1 i 2, składa się przed zamierzonym rozpoczęciem wykonywania przewozów lotniczych w terminie nie krótszym niż:

- 1) 3 dni robocze – w przypadku przewozów lotniczych obejmujących nie więcej niż 9 nieregularnych lotów handlowych z lądowaniem na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) 14 dni roboczych – w przypadku przewozów lotniczych stanowiących serię nieregularnych lotów handlowych obejmującą co najmniej 10 lotów;
- 3) 30 dni – w przypadku regularnych przewozów lotniczych.

2. W przypadkach przewozów lotniczych, o których mowa w ust. 1 pkt 1, niecierpiących zwłoki, uzasadnionych interesem publicznym lub społecznym, wniosek może być złożony bez zachowania terminu określonego w tym przepisie.

3. We wniosku zamieszcza się informacje określające:

- 1) nazwę, siedzibę i adres przewoźnika lotniczego wskazany w certyfikacie przewoźnika lotniczego;
- 2) trasy, na których mają być wykonywane przewozy lotnicze, oraz rodzaj przewozów lotniczych (przewóz pasażerów, towarów lub poczty);
- 3) oferowaną zdolność przewozową i częstotliwość lotów;
- 4) typy statków powietrznych i ich znaki rejestracyjne;
- 5) nazwę i adres zleceniodawcy na wykonywanie nieregularnych przewozów lotniczych.

4. Domniemywa się, że wniosek złożony został zgodnie z zasadami reprezentacji lub przez osobę należycie umocowaną.

5. Do wniosku dołącza się:

- 1) dokumenty określające status prawny przewoźnika lotniczego oraz strukturę kapitałową i skuteczną kontrolę regulacyjną nad przewoźnikiem lotniczym – w przypadku regularnych przewozów lotniczych;
- 2) wyznaczenie przez właściwy organ obcego państwa do wykonywania przewozów lotniczych objętych wnioskiem – w przypadku gdy wymaga tego umowa międzynarodowa;
- 3) certyfikat przewoźnika lotniczego wraz ze związanymi specyfikacjami operacyjnymi, wydany przez właściwy organ obcego państwa, albo dokumenty im równoważne – na żądanie Prezesa Urzędu;
- 4) dokument ubezpieczenia stwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z eksploatacją statków powietrznych, przewozem lotniczym pasażerów, towarów lub poczty oraz w stosunku do osób trzecich;
- 5) umowę zawartą ze zleceniodawcą na wykonywanie nieregularnego przewozu lotniczego – na żądanie Prezesa Urzędu;
- 6) świadectwo zdatności do lotu statku powietrznego – na żądanie Prezesa Urzędu;
- 7) świadectwo zdatności w zakresie hałasu – na żądanie Prezesa Urzędu;
- 8) dokument zezwolenia, o którym mowa w art. 3 rozporządzenia nr 452/2014/UE, wydany przewoźnikowi lotniczemu przez EASA, obejmujący statki powietrzne wskazane we wniosku – na żądanie Prezesa Urzędu;
- 9) dowód uiszczenia opłaty lotniczej, o ile jest wymagana.

Art. 195. 1. Prezes Urzędu udziela zezwolenia, o którym mowa w art. 193 ust. 1 i 2, jeżeli:

- 1) przemawia za tym interes publiczny;
- 2) polscy przewoźnicy lotniczy korzystają w państwie wnioskującego przewoźnika lotniczego z podobnych praw przewozowych lub uzyskują inne wzajemne korzyści, potwierdzone przez władze lotnicze tego państwa, z zastrzeżeniem umów międzynarodowych;
- 3) zapewniona jest możliwość obsługi lotów i przewozów lotniczych w polskich portach lotniczych;

- 4) jest to zgodne z postanowieniami umów międzynarodowych, porozumień stanowiących realizację tych umów, przepisów międzynarodowych lub z przepisami prawa Unii Europejskiej w zakresie przewozów lotniczych;
- 5) zostały spełnione warunki, o których mowa w art. 194 ust. 1–3 oraz 5;
- 6) jest to zgodne z decyzją ministra właściwego do spraw transportu, o której mowa w art. 195c ust. 3 lub 5, jeżeli z tej decyzji wynika możliwość wykonywania praw przewozowych objętych wnioskiem – w przypadku wydania takiej decyzji;
- 7) przewoźnik lotniczy nie znajduje się w wykazie, o którym mowa w rozporządzeniu nr 2111/2005/WE;
- 8) przewoźnik lotniczy zamierza wykonywać przewóz lotniczy przy użyciu statku powietrznego przewoźnika lotniczego nieznajdującego się w wykazie, o którym mowa w rozporządzeniu nr 2111/2005/WE;
- 9) Prezes Urzędu nie wprowadził zakazu, o którym mowa w art. 155d ust. 1;
- 10) przewoźnik lotniczy jest wyznaczony do wykonywania przewozów lotniczych na określonych trasach lub obszarach – w przypadku gdy wymaga tego umowa międzynarodowa;
- 11) przewoźnik lotniczy jest odpowiednio certyfikowany przez właściwy organ państwa, w którym jest koncesjonowany.

2. W zezwoleniu, o którym mowa w art. 193 ust. 1 i 2, określa się:

- 1) firmę i siedzibę przewoźnika lotniczego;
- 2) trasy, na których mają być wykonywane przewozy lotnicze;
- 3) rodzaj przewozów lotniczych (przewóz pasażerów, towarów lub poczty);
- 4) numery rejsów, dni operacji lotniczych, typy statków powietrznych i ich znaki rejestracyjne, nazwę zleceniodawcy – w przypadku nieregularnych przewozów lotniczych;
- 5) warunki wykonywania przewozów lotniczych – w uzasadnionych przypadkach.

3. Prezes Urzędu, biorąc pod uwagę kwotę zadłużenia oraz okres zaległości, może odmówić wydania zezwolenia, o którym mowa w art. 193 ust. 1 i 2, w przypadku gdy istnieją:

- 1) zaległe płatności przewoźnika lotniczego z tytułu kar nałożonych przez Prezesa Urzędu lub
- 2) zaległe płatności przewoźnika lotniczego w stosunku do polskich podmiotów, w szczególności instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, zarządzającego

lotniskiem lub podmiotów świadczących obsługę naziemną w porcie lotniczym, obejmujące okres co najmniej 3 miesięcy, zgłoszone i udokumentowane przez te podmioty.

4. Prezes Urzędu cofa zezwolenie na przewozy lotnicze, o których mowa w art. 194 ust. 1 pkt 1 i 2, albo zawiesza, na okres do 6 miesięcy, zezwolenie na przewozy lotnicze, o których mowa w art. 194 ust. 1 pkt 3, w przypadku gdy:

- 1) przewoźnik lotniczy znajduje się w wykazie, o którym mowa w rozporządzeniu nr 2111/2005/WE;
- 2) przewoźnik lotniczy zamierza wykonywać lub wykonuje przewóz lotniczy przy użyciu statku powietrznego przewoźnika lotniczego znajdującego się w wykazie, o którym mowa w rozporządzeniu nr 2111/2005/WE;
- 3) wprowadził zakaz, o którym mowa w art. 155d ust. 1;
- 4) wynika to z przepisów prawa Unii Europejskiej w zakresie przewozów lotniczych.

5. Prezes Urzędu cofa zawieszony zezwolenie, jeżeli po upływie okresu zawieszenia nie ustały przyczyny zawieszenia.

6. Prezes Urzędu ogranicza albo cofa zezwolenie, o którym mowa w art. 193 ust. 1 i 2, w przypadku gdy:

- 1) przewoźnik lotniczy nie stosuje się do przepisów obowiązujących w zakresie przewozu lotniczego lub warunków określonych w zezwoleniu;
- 2) przestał spełniać warunki, o których mowa w ust. 1 pkt 1–4, 10 i 11;
- 3) minister właściwy do spraw transportu wydał decyzję, o której mowa w art. 195c ust. 3 lub 5, jeżeli z tej decyzji wynika brak możliwości wykonywania praw przewozowych objętych wnioskiem.

7. Prezes Urzędu, biorąc pod uwagę kwotę zadłużenia oraz okres zaległości, może cofnąć zezwolenie, o którym mowa w art. 193 ust. 1 i 2, w przypadku gdy istnieją:

- 1) zaległe płatności przewoźnika lotniczego z tytułu kar nałożonych przez Prezesa Urzędu lub
- 2) zaległe płatności przewoźnika lotniczego w stosunku do polskich podmiotów, w szczególności instytucji zapewniającej służbę ruchu lotniczego, zarządzającego lotniskiem lub podmiotów świadczących obsługę naziemną w porcie lotniczym, obejmujące okres co najmniej 3 miesięcy, zgłoszone i udokumentowane przez te podmioty.

8. Prezes Urzędu zmienia z urzędu lub na wniosek przewoźnika lotniczego zezwolenie, o którym mowa w art. 193 ust. 1 i 2, w zakresie elementów wskazanych w ust. 2 pkt 1, 3 i 4 na podstawie dokumentów potwierdzających te zmiany, w przypadku gdy:

- 1) przedstawione przez przewoźnika lotniczego dokumenty je potwierdzają;
- 2) jest to zgodne z umowami międzynarodowymi lub porozumieniami stanowiącymi realizację tych umów lub z przepisami międzynarodowymi.

9. Decyzje administracyjne w przedmiocie zezwolenia, o którym mowa w art. 193 ust. 1 i 2, a także pisma w postępowaniach administracyjnych w tym przedmiocie decyzji doręcza się na adres poczty elektronicznej – w przypadku gdy wnioskodawca wskaże taki adres do doręczeń, albo w formie pisemnej lub za pomocą telefaksu.

10. W wezwaniu do uzupełnienia wniosku w sprawach zezwoleń, o których mowa w art. 194 ust. 1 pkt 1 i 2 oraz ust. 2, Prezes Urzędu wskazuje termin do uzupełnienia tych braków. W przypadku niecierpiącym zwłoki treść wezwania może zostać ogłoszona ustnie i utrwalona w aktach sprawy w formie adnotacji.

11. Decyzje, o których mowa w ust. 9, podlegają natychmiastowemu wykonaniu.

Art. 195a. Na żądanie Prezesa Urzędu przewoźnik lotniczy wykonujący przewozy lotnicze do, z lub w Rzeczypospolitej Polskiej przekazuje statystyczne dane przewozowe dotyczące wielkości ruchu lotniczego, przewozów pasażerów, towarów lub poczty, w ujęciu miesięcznym oraz sezonowym, w terminie określonym w żądaniu.”;

138) art. 196b otrzymuje brzmienie:

„Art. 196b. 1. Przewoźnik lotniczy z państwa trzeciego 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. poz. 235), planujący wykonywanie regularnych przewozów lotniczych na trasach do, z oraz w Rzeczypospolitej Polskiej na zasadach umowy o dzieleniu oznaczeń linii, jest obowiązany zawiadomić o tym Prezesa Urzędu w formie pisemnej, za pomocą telefaksu lub poczty elektronicznej.

2. Do zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1, przewoźnik lotniczy z państwa trzeciego dołącza następujące dokumenty:

- 1) wyznaczenie do wykonywania przewozów lotniczych objętych wnioskiem wydane przez właściwy organ państwa przewoźnika lotniczego, jeżeli wymaga tego umowa międzynarodowa;

- 2) certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez właściwy organ państwa przewoźnika lotniczego;
- 3) dokument ubezpieczenia stwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z eksploatacją statków powietrznych, przewozem lotniczym pasażerów, towarów lub poczty oraz w stosunku do osób trzecich.

3. Przewoźnik lotniczy może rozpocząć przewozy lotnicze wskazane w zawiadomieniu, o którym mowa w ust. 1, jeżeli w terminie 21 dni od dnia otrzymania tego zawiadomienia Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, nie zakaze wykonywania przewozów lotniczych, z uwagi na przepisy umów międzynarodowych lub porozumień międzynarodowych stanowiących wykonanie tych umów, przepisy Unii Europejskiej w zakresie wykonywania przewozów lotniczych, brak umów międzynarodowych lub porozumień międzynarodowych lub z uwagi na niedostarczenie, w terminie wyznaczonym przez Prezesa Urzędu, dokumentów, o których mowa w ust. 2.

4. Prezes Urzędu, kierując się zakresem naruszenia, może, w drodze decyzji administracyjnej, zakazać wykonywania przewozów lotniczych rozpoczętych po zawiadomieniu, o którym mowa w ust. 1, jeżeli przewoźnik lotniczy nie stosuje się do umów międzynarodowych lub przepisów międzynarodowych lub w inny sposób narusza przepisy Unii Europejskiej w zakresie wykonywania przewozów lotniczych.

5. Do doręczenia decyzji, o których mowa w ust. 3 i 4, oraz pism w postępowaniu administracyjnym w przedmiocie tych decyzji stosuje się przepis art. 195 ust. 9.

6. Decyzje, o których mowa w ust. 3 i 4, podlegają natychmiastowemu wykonaniu.”;

139) po art. 196b dodaje się art. 196c w brzmieniu:

„Art. 196c. 1. Przewoźnik lotniczy, posiadający koncesję wydaną przez Prezesa Urzędu, zamierzający zawrzeć umowę w sprawie dzielenia oznaczeń linii z przewoźnikiem z państwa trzeciego, składa do Prezesa Urzędu wnioski o udzielenie zgody na zawarcie umowy w sprawie dzielenia oznaczeń linii co najmniej na 30 dni przed planowanym terminem wejścia w życie umowy w sprawie dzielenia oznaczeń linii.

2. Zgodnie z ORO.AOC.115 lit. a pkt 2 załącznika III do rozporządzenia nr 965/2012/UE do wniosku, o którym mowa w ust. 1, dołącza się dokumentację

potwierdzającą spełnienie warunku, o którym mowa w ARO.OPS.105 załącznika II do rozporządzenia nr 965/2012/UE.

3. Prezes Urzędu, po dokonaniu pozytywnej oceny spełnienia przez przewoźnika lotniczego wymagań określonych w ust. 2, zawiadamia go pisemnie o udzieleniu zgody na zawarcie umowy w sprawie dzielenia oznaczeń linii.

4. W przypadku stwierdzenia, że nie zostały spełnione wymagania, o których mowa w ust. 2, Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, odmawia udzielenia zgody na zawarcie umowy o dzieleniu oznaczeń linii.”;

140) 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 lotniczych, są przedstawiane Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia na zasadach określonych w tej umowie, jeżeli umowa tak stanowi.

2. Taryfy lotnicze i stawki lotnicze stosowane w przewozach lotniczych między państwami członkowskimi Unii Europejskiej są ustalane zgodnie z rozporządzeniem nr 1008/2008/WE.

3. Uprawnienia Prezesa Urzędu w przedmiocie kontroli sposobu oferowania i publikowania taryf lotniczych i stawek lotniczych, o których mowa w ust. 2, w zakresie zachowania wymogów określonych w art. 23 rozporządzenia nr 1008/2008/WE nie naruszają uprawnień Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, wynikających z przepisów o ochronie konkurencji i konsumentów.”;

141) w art. 201 skreśla się oznaczenie ust. 1 i uchyla się ust. 2 i 3;

142) w art. 201a:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„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 regularne przewozy lotnicze do, z oraz na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jest obowiązany na żądanie Prezesa Urzędu przedstawić mu do wiadomości rozkład lotów, stosowany w przewozach lotniczych do, z oraz na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Przewoźnik lotniczy z państwa trzeciego, wykonujący regularne przewozy lotnicze, jest obowiązany przedstawić Prezesowi Urzędu, przed rozpoczęciem

przewozów lotniczych lub przed każdym sezonem rozkładowym, rozkład lotów stosowany w przewozach lotniczych do, z oraz na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Prezes Urzędu zatwierdza w przypadkach wskazanych w odpowiednich umowach międzynarodowych rozkład lotów z uwzględnieniem postanowień umów międzynarodowych, zgodnie z którymi wykonuje się przewozy lotnicze.”,

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Przewoźnik lotniczy, o którym mowa w ust. 2, jest obowiązany poinformować Prezesa Urzędu o zaprzestaniu wykonywania przewozów lotniczych na określonych trasach.”,

c) dodaje się ust. 5–7 w brzmieniu:

„5. Do rozkładu lotów, o którym mowa w ust. 2, przewoźnik lotniczy z państwa trzeciego dołącza kopię dokumentu ubezpieczenia potwierdzającego zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z eksploatacją statków powietrznych, przewozem lotniczym pasażerów, towarów lub poczty oraz w stosunku do osób trzecich.

6. Przewoźnik lotniczy z państwa trzeciego może rozpocząć wykonywanie przewozów lotniczych w danym sezonie rozkładowym po zatwierdzeniu rozkładu lotów przez Prezesa Urzędu, jeżeli odpowiednia umowa międzynarodowa wymaga zatwierdzenia. Prezes Urzędu zatwierdza rozkład lotów, zgodnie z postanowieniami umowy międzynarodowej i jeżeli pozytywnie zweryfikował posiadanie przez przewoźnika lotniczego dokumentu zezwolenia, o którym mowa w art. 3 rozporządzenia nr 452/2014/UE, oraz dokumentu ubezpieczenia, o którym mowa w ust. 5.

7. Doręczenie przewoźnikowi lotniczemu informacji w przedmiocie zatwierdzenia rozkładu lotów następuje w formie pisemnej lub za pomocą telefaksu albo na adres poczty elektronicznej, w przypadku gdy w korespondencji przekazującej rozkład lotów przewoźnik wskaże taki adres do doręczeń. Prezes Urzędu niezwłocznie przekazuje kopię informacji do instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego.”;

143) art. 202 otrzymuje brzmienie:

„Art. 202. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki udzielania zezwoleń, o których mowa w art. 193

ust. 1 i 2, z uwzględnieniem zakresu przewozów lotniczych oraz możliwości efektywnego wykorzystania przyznanych praw przewozowych.”;

144) w art. 202b ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadku braku możliwości przekazania lub odebrania informacji w formie elektronicznej przewoźnik lotniczy przekazuje ją telefaksem w terminie, o którym mowa w ust. 1.”;

145) dział Xa „Ochrona praw pasażerów” otrzymuje brzmienie:

„DZIAŁ XA

Ochrona praw pasażerów

Rozdział 1

Postępowanie w sprawach pozasądowego rozwiązywania sporów pasażerskich

Art. 205a. 1. Przy Prezesie Urzędu działa Rzecznik Praw Pasażerów prowadzący postępowanie w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporów pasażerskich między pasażerem a:

- 1) przewoźnikiem lotniczym – w zakresie roszczeń majątkowych wynikających z przepisów rozporządzenia nr 261/2004/WE,
- 2) przewoźnikiem lotniczym, organizatorem turystyki albo sprzedawcą biletów – w zakresie roszczeń majątkowych wynikających z przepisów rozporządzenia nr 2111/2005/WE

– w przypadku lotów wykonywanych z lotnisk znajdujących się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz lotów z krajów trzecich na te lotniska, obsługiwanych przez wspólnotowych przewoźników lotniczych.

2. W zakresie, o którym mowa w ust. 1, Rzecznik Praw Pasażerów jest podmiotem uprawnionym do prowadzenia postępowania w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporów konsumenckich w rozumieniu ustawy z dnia 23 września 2016 r. o pozasądowym rozwiązywaniu sporów konsumenckich (Dz. U. poz. 1823) oraz osobą prowadzącą to postępowanie w rozumieniu tej ustawy.

3. Rzecznika Praw Pasażera wyznacza Prezes Urzędu na okres 5 lat spośród pracowników Urzędu, którzy są:

- 1) członkami korpusu służby cywilnej;
- 2) posiadają wyższe wykształcenie;
- 3) posiadają wiedzę w zakresie praw pasażerów w transporcie lotniczym;

4) posiadają co najmniej roczne doświadczenie zawodowe związane z ochroną praw pasażera lub konsumenta.

4. Rzecznik Praw Pasażera wykonuje swoje zadania przy pomocy zespołu, którego członkowie są pracownikami Urzędu i spełniają wymagania określone w ust. 3.

5. Rzecznik Praw Pasażera pisemnie upoważnia członka zespołu do prowadzenia postępowań w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporów pasażerskich. Upoważniony członek zespołu jest osobą prowadzącą postępowanie w rozumieniu ustawy z dnia 23 września 2016 r. o pozasądowym rozwiązywaniu sporów konsumenckich. Upoważnienie jest udzielane na okres 3 lat.

6. Prezes Urzędu cofa wyznaczenie Rzecznika Praw Pasażera przed upływem okresu, o którym mowa w ust. 3, w przypadku:

- 1) rażącego naruszenia prawa przy wykonywaniu funkcji;
- 2) choroby trwale uniemożliwiającej wykonywanie zadań;
- 3) stwierdzenia niespełnienia wymagań określonych w ust. 3;
- 4) złożenia rezygnacji.

7. Rzecznik Praw Pasażera cofa upoważnienie, o którym mowa w ust. 5, przed upływem okresu, na jaki zostało udzielone, w przypadku:

- 1) rażącego naruszenia prawa przy wykonywaniu funkcji;
- 2) choroby trwale uniemożliwiającej wykonywanie zadań;
- 3) stwierdzenia niespełnienia wymagań określonych w ust. 3;
- 4) złożenia rezygnacji.

8. Datą wszczęcia postępowania, o którym mowa w ust. 1, jest dzień doręczenia Rzecznikowi Praw Pasażera skargi pasażera, obejmującej co najmniej elementy określone w art. 33 ust. 2 ustawy z dnia 23 września 2016 r. o pozasądowym rozwiązywaniu sporów konsumenckich, wniesionej nie wcześniej niż po upływie 30 dni od dnia złożenia reklamacji u:

- 1) przewoźnika lotniczego – w przypadku rozporządzenia nr 261/2004/WE;
- 2) przewoźnika lotniczego, organizatora turystyki albo sprzedawcy biletów – w przypadku rozporządzenia nr 2111/2005/WE.

9. Skargę wnosi się w postaci papierowej na adres Urzędu albo w postaci elektronicznej za pośrednictwem elektronicznej platformy usług administracji publicznej (ePUAP) albo zamieszczonego na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu formularza kontaktowego dedykowanego do składania skarg pasażera.

10. Skarga pasażera zawiera:

- 1) imię i nazwisko lub nazwę stron sporu;
- 2) miejsce zamieszkania albo siedzibę oraz adres korespondencyjny stron sporu;
- 3) datę urodzenia pasażera;
- 4) wskazanie, czy lot był bezpośrednio związany z działalnością gospodarczą lub zawodową pasażera;
- 5) opis okoliczności uzasadniających żądanie.

11. Skarga pasażera może być wniesiona w języku polskim lub angielskim. Do skargi pasażera należy dołączyć co najmniej:

- 1) kopię reklamacji złożonej u przewoźnika lotniczego, organizatora turystyki albo sprzedawcy biletów;
- 2) kopię odpowiedzi na reklamację, o której mowa w pkt 1, albo oświadczenie, że nie została ona udzielona w terminie 30 dni od dnia złożenia reklamacji;
- 3) kopię potwierdzonej rezerwacji w rozumieniu art. 2 lit. g rozporządzenia nr 261/2004/WE, na dany lot.

12. Rzecznik Praw Pasażera może wezwać do uzupełnienia skargi pasażera o dane lub dokumenty niezbędne do rozpatrzenia sporu, potwierdzające informacje w zakresie, o którym mowa w ust. 8 i 10, wyznaczając w tym celu odpowiedni termin. Jeżeli skarga pasażera nie została uzupełniona w wyznaczonym terminie, pozostawia się ją bez rozpoznania. W wezwaniu zawiera się pouczenie o skutkach niezachowania terminu.

13. W przypadku gdy skarga pasażera dotyczy lotów innych niż określone w ust. 1, Rzecznik Praw Pasażera pozostawia skargę bez rozpoznania i niezwłocznie informuje pasażera o organie lub podmiocie właściwym do rozpatrzenia skargi.

14. Zadaniem Rzecznika Praw Pasażera jest umożliwienie zbliżenia stanowisk stron postępowania, o którym mowa w ust. 1, w celu rozwiązania przez nie sporu w terminie nie dłuższym niż 90 dni kalendarzowych od dnia otrzymania przez Rzecznika Praw Pasażera kompletnej skargi pasażera. Termin ten może zostać przedłużony na zgodny wniosek stron postępowania.

15. Skargę pasażera pozostawia się bez rozpoznania, w przypadku gdy upłynął rok od dnia, w którym lot będący przedmiotem skargi został wykonany albo miał być wykonany. O pozostawieniu skargi pasażera bez rozpoznania informuje się skarżącego.

16. Rzecznik Praw Pasażera kończy postępowanie, o którym mowa w ust. 1, w przypadku gdy:

- 1) przewoźnik lotniczy lub organizator turystyki nie wyrazi zgody na udział w tym postępowaniu albo nie udzieli odpowiedzi w terminie 21 dni od dnia otrzymania pisma Rzecznika Praw Pasażerów informującego o wszczęciu postępowania,
 - 2) nie dojdzie do rozwiązania sporu w terminie, o którym mowa w ust. 14
- o czym informuje strony sporu.

17. Rzecznik Praw Pasażera odmawia prowadzenia postępowania, o którym mowa w ust. 1, w przypadku gdy:

- 1) skarga pasażera została ponownie złożona w tej samej sprawie do Rzecznika Praw Pasażera;
- 2) sprawa o to samo roszczenie między tymi samymi stronami jest w toku albo została już rozpatrzona przez podmiot uprawniony, o którym mowa w ustawie z dnia 23 września 2016 r. o pozasądowym rozwiązywaniu sporów konsumenckich, inny właściwy podmiot albo sąd;
- 3) skarga pasażera służy spowodowaniu uciążliwości dla przewoźnika lotniczego lub organizatora turystyki.

18. W zakresie nieuregulowanym w ustawie stosuje się przepisy ustawy z dnia 23 września 2016 r. o pozasądowym rozwiązywaniu sporów konsumenckich, z tym że spór może być prowadzony pomiędzy przedsiębiorcami.

Rozdział 2

Nadzór w zakresie praw pasażerów

Art. 205b. 1. Prezes Urzędu sprawuje nadzór nad przestrzeganiem:

- 1) rozporządzenia nr 261/2004/WE – przez przewoźników lotniczych,
 - 2) rozporządzenia nr 2111/2005/WE – przez przewoźników lotniczych, organizatorów turystyki i sprzedawców biletów,
 - 3) rozporządzenia nr 1107/2006/WE – przez przewoźników lotniczych, zarządzających lotniskami i organizatorów turystyki
- zwanych dalej „podmiotami nadzorowanymi”.

2. Prezes Urzędu przeprowadza postępowanie nadzorcze w zakresie, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, także na pisemny wniosek Rzecznika Praw Pasażera

wskazujący zaistnienie uzasadnionego podejrzenia naruszenia przepisów, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2.

3. W ramach nadzoru, o którym mowa w ust. 1, Prezes Urzędu prowadzi kontrole, o których mowa w dziale II rozdziale 3, oraz może żądać udzielenia informacji dla wyjaśnienia przestrzegania przepisów, o których mowa w ust. 1.

4. Informacje mogą być przekazywane w języku polskim lub angielskim. Informacje przekazywane w innym języku powinny zostać przetłumaczone przez podmiot nadzorowany na język polski albo angielski, na wniosek Prezesa Urzędu.

5. W przypadku nieprzedstawienia żądanych informacji we wskazanym przez Prezesa Urzędu terminie przyjmuje się, że doszło do naruszenia przepisów, o których mowa w ust. 1.

6. Prezes Urzędu powiadamia na piśmie podmiot nadzorowany o wynikach nadzoru, a w razie stwierdzenia nieprawidłowości:

- 1) wskazuje ich zakres i wyznacza termin do ich usunięcia – w przypadku naruszenia przepisów rozporządzenia nr 1107/2006/WE;
- 2) wskazuje ich zakres i poucza o treści art. 209uf – w przypadku naruszenia przepisów rozporządzenia nr 261/2006/WE lub rozporządzenia nr 2111/2005/WE.

7. Podmiot nadzorowany, w terminie 14 dni od dnia powiadomienia o wynikach nadzoru, może zgłosić Prezesowi Urzędu pisemnie zastrzeżenia w tym zakresie wraz z uzasadnieniem.

8. W przypadku uchybienia terminu, o którym mowa w ust. 7, Prezes Urzędu przywróci termin na wniosek podmiotu nadzorowanego złożony w terminie 7 dni od dnia ustania przyczyny uchybienia terminu, jeżeli podmiot ten uprawdopodobni, że uchybienie nastąpiło bez jego winy. Jednocześnie ze złożeniem wniosku należy zgłosić zastrzeżenia, o których mowa w ust. 7.

9. W przypadku zgłoszenia zastrzeżeń, Prezes Urzędu dokonuje ich analizy i jeżeli jest to uzasadnione wynikami dokonanej analizy podejmuje dodatkowe czynności kontrolne, a w przypadku stwierdzenia zasadności zastrzeżeń zmienia lub uzupełnia pisemną informację o wynikach nadzoru.

10. W razie nieuwzględnienia zastrzeżeń, w całości lub w części, Prezes Urzędu informuje o tym podmiot nadzorowany na piśmie.

11. W terminie 3 dni od dnia upływu terminu wyznaczonego do usunięcia nieprawidłowości podmiot nadzorowany informuje pisemnie Prezesa Urzędu o sposobie usunięcia nieprawidłowości.

12. W przypadku nieprzedstawienia informacji o sposobie usunięcia nieprawidłowości w terminie, o którym mowa w ust. 11, przyjmuje się, że nieprawidłowości nie zostały usunięte.

Rozdział 3

Dochodzenie roszczeń

Art. 205c. 1. Dochodzenie roszczeń majątkowych wynikających z przepisów:

- 1) rozporządzenia nr 261/2004/WE,
- 2) rozporządzenia nr 2111/2005/WE

– przysługuje pasażerowi po wyczerpaniu postępowania reklamacyjnego.

2. Postępowanie reklamacyjne uważa się za wyczerpane w przypadku, gdy przewoźnik lotniczy, organizator turystyki albo sprzedawca biletów rozpatrzył reklamację albo upłynął termin do jej rozpatrzenia. Reklamacja powinna być rozpatrzona w terminie 30 dni od dnia jej złożenia.

3. Reklamację składa się w formie pisemnej albo elektronicznej w rozumieniu przepisów Kodeksu cywilnego.

4. Jeżeli przewoźnik lotniczy, organizator turystyki albo sprzedawca biletów zapewnia możliwość złożenia reklamacji drogą elektroniczną, pasażer może także złożyć reklamację w formie dokumentowej w rozumieniu przepisów Kodeksu cywilnego za pośrednictwem poczty elektronicznej lub formularza elektronicznego zamieszczonego na stronie internetowej tego przewoźnika lotniczego, organizatora turystyki albo sprzedawcy biletów.

5. Przewoźnik lotniczy, organizator turystyki albo sprzedawca biletów ma obowiązek niezwłocznie przesłać pasażerowi na trwałym nośniku informacji potwierdzenie otrzymania reklamacji złożonej w sposób, o którym mowa w ust. 4.

6. Przewoźnik lotniczy, organizator turystyki albo sprzedawca biletów przekazuje pasażerowi odpowiedź na reklamację w formie, w jakiej reklamacja została złożona. Jeżeli przewoźnik lotniczy, organizator turystyki albo sprzedawca biletów nie udzielił odpowiedzi na reklamację w terminie, o którym mowa w ust. 2, uważa się, że uznał reklamację.

7. Roszczenia majątkowe pasażerów wynikające z przepisów, o których mowa w ust. 1, przedawniają się z upływem 1 roku od dnia wykonania przewozu, a w przypadku gdy przewóz nie został wykonany – od dnia, w którym miał być wykonany.

8. Bieg przedawnienia roszczeń majątkowych zawiesza się na okres od dnia złożenia reklamacji do dnia udzielenia na nią odpowiedzi albo do dnia, w którym upłynął termin na jej rozpatrzenie.”;

146) w art. 209:

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

„2a. Organizacja szkoląca do specjalności, o których mowa w art. 94 ust. 6 pkt 4 i 4a oraz w art. 95 ust. 2 pkt 8 i 9, jest obowiązana do zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z prowadzoną działalnością, którego równowartość w złotych, w odniesieniu do jednego zdarzenia, wynosi 50 000 SDR. Obowiązek ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej powstaje najpóźniej na dzień przed rozpoczęciem działalności szkoleniowej tej organizacji.”;

b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„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.”;

147) art. 209a otrzymuje brzmienie:

„Art. 209a. 1. Podmiot, który nie usunął niezgodności w wykonywaniu obowiązków określonych w przepisach rozporządzenia nr 2015/1998/UE albo rozporządzenia nr 300/2008/WE, stwierdzonych w ramach kontroli, o której mowa w art. 29b ust. 7, podlega karze pieniężnej w wysokości od 5 000 do 50 000 zł.

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

148) art. 209b otrzymuje brzmienie;

„Art. 209b. Podmiot nadzorowany:

1) wobec którego na podstawie informacji lub dokumentów uzyskanych w ramach nadzoru, o którym mowa w art. 205b ust. 1, stwierdzono rażące naruszenie przepisów prawa Unii Europejskiej, o których mowa w art. 205b ust. 1, lub

- 2) który nie usunął nieprawidłowości stwierdzonych w ramach nadzoru, o którym mowa w art. 205b ust. 1, w terminie wyznaczonym przez Prezesa Urzędu – podlega karze pieniężnej w wysokości do 100 000 zł.”;

149) w art. 209c ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Kto działa z naruszeniem obowiązków lub warunków wynikających z przepisów rozporządzenia nr 255/2010/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości od 5 000 do 50 000 zł.”;

150) w art. 209e otrzymuje brzmienie:

„Art. 209e. 1. Podmiot, który co najmniej dwukrotnie w okresie 6 miesięcy w odniesieniu do tego samego przepisu narusza obowiązki określone w przepisach rozporządzenia nr 1321/2014/UE lub rozporządzenia nr 748/2012/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości od 500 do 10 000 zł.

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

151) w art. 209g wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie zarządzania lotniskiem użytku publicznego, który nie przedstawi w terminie określonym w art. 3 ust. 3 rozporządzenia nr 95/93/WE albo w terminie określonym przez Prezesa Urzędu w żądaniu, o którym mowa w art. 68 ust. 3 pkt 8, 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.”;

152) w art. 209l pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) służb żeglugi powietrznej za naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 9 załącznika nr 1 do rozporządzenia nr 1035/2011/UE”;

153) w art. 209n:

a) wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Przewoźnik lotniczy wykonujący przewóz lotniczy bez zezwolenia, o którym mowa w art. 193 ust. 1 lub 2, lub upoważnienia, o którym mowa w art. 191 ust. 2 lub 5, podlega karze pieniężnej w wysokości zależnej od podmiotu wykonującego przewóz.”;

b) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) 20 000 zł w przypadku przewoźnika lotniczego z państwa trzeciego.”;

154) art. 209p otrzymuje brzmienie:

„Art. 209p. Użytkownik statku powietrznego, który działa z naruszeniem obowiązków dotyczących bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych podlega karze pieniężnej w zakresie określonym w załączniku nr 5 do ustawy.”;

155) art. 209s i art. 209t otrzymują brzmienie:

„Art. 209s. Kto wykonuje działalność w lotnictwie cywilnym bez:

- 1) ważnego certyfikatu, o którym mowa w art. 160 ust. 1,
- 2) wykazu zatwierdzeń szczególnych, zgłoszenia wykonywania zarobkowych operacji specjalistycznych, zgłoszenia wykonywania operacji niezarobkowych skomplikowanym statkiem powietrznym z napędem silnikowym lub zezwolenia na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka

– podlega karze w wysokości do 20 000 zł.

Art. 209t. Kto wykonuje działalność w lotnictwie cywilnym z przekroczeniem uprawnień wynikających z posiadanego certyfikatu, o którym mowa w art. 160 ust. 1, wykazu zatwierdzeń szczególnych, zgłoszenia wykonywania zarobkowych operacji specjalistycznych, zgłoszenia wykonywania operacji niezarobkowych skomplikowanym statkiem powietrznym z napędem silnikowym lub zezwolenia na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka, podlega karze do 10 000 zł.”;

156) po art. 209uc dodaje się art. 209ud–209um w brzmieniu:

„Art. 209ud. 1. Użytkownik statku powietrznego, który celowo i co najmniej dwukrotnie w okresie 6 miesięcy, w odniesieniu do tego samego portu lotniczego, wykonuje operacje lotnicze w terminach znacznie różniących się od przydzielonych czasów na start lub lądowanie, bez uzyskania przydzielonych czasów na start lub lądowanie lub wykorzystuje czasy na start lub lądowanie w sposób znacznie różniący się od sposobu wskazanego w chwili przydzielenia, gdy powoduje to zakłócenia w porcie lotniczym lub operacjach lotniczych, podlega karze pieniężnej w wysokości do 100 000 zł.

2. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, Prezes Urzędu wymierza po uzyskaniu od koordynatora zawiadomienia o naruszeniu, o którym mowa w ust. 1.

3. Do zawiadomienia koordynator dołącza dokumenty potwierdzające naruszenie wraz z opisem naruszenia, o którym mowa w ust. 1. Wymierzając karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, Prezes Urzędu bierze pod uwagę stopień szkodliwości

naruszenia w stosunku do operacji wykonywanych przez innych użytkowników lotniska oraz liczbę naruszeń, których dopuścił się użytkownik statku powietrznego.

Art. 209ue. Członek personelu lotniczego będący posiadaczem licencji wydanej zgodnie z wymaganiami rozporządzenia nr 1178/2011/UE, który wbrew obowiązкови, o którym mowa w FCL.070 lit. b załącznika I Część FCL do rozporządzenia nr 1178/2011/UE, nie zwrócił Prezesowi Urzędu zawieszanej albo cofniętej licencji, podlega karze pieniężnej w wysokości 750 zł.

Art. 209uf. Podmiot inny niż wskazany w art. 28 ust. 5a i 5b, który nie usunął stwierdzonych nieprawidłowości w terminie określonym w protokole kontroli, podlega karze pieniężnej w wysokości od 1 000 do 10 000 zł.

Art. 209ug. Użytkownik statku powietrznego użytkujący go na podstawie umowy, o której mowa w art. 41 ust. 1, bez zatwierdzenia, o którym mowa w art. 41, podlega karze pieniężnej w wysokości 10 000 zł.

Art. 209uh. Podmiot posiadający certyfikat, przedsiębiorca, o którym mowa w art. 163c, albo podmiot, o którym mowa w art. 163d, w razie bezskutecznego upływu terminu do przywrócenia stanu zgodnego z przepisami prawa, o którym mowa art. 161 ust. 5, podlega karze pieniężnej w wysokości 10 000 zł.

Art. 209ui. Podmiot prowadzący działalność w zakresie lotnictwa cywilnego, który wbrew przepisom art. 135e ust. 1 pociągnął swojego pracownika do odpowiedzialności z tytułu naruszenia, niewykonania lub nienależytego wykonania obowiązków pracowniczych, o których mowa w przepisach Kodeksu pracy, albo wbrew przepisom art. 135e ust. 2 pociągnął osobę wykonującą dla niego czynności na podstawie umowy cywilnoprawnej do odpowiedzialności z tytułu niewykonania albo nienależytego wykonania zobowiązania z tytułu umowy wzajemnej, w związku ze zgłoszeniem zdarzenia w ramach obowiązkowego lub dobrowolnego systemu zgłaszania zdarzeń, o których mowa w rozporządzeniu nr 376/2014/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości 25 000 zł.

Art. 209uj. Członek załogi statku powietrznego, który podejmując się wykonywania czynności dla więcej niż jednego podmiotu, narusza obowiązki wynikające z przepisów CAT.GEN.MPA.100 lit. b pkt 4 i 5 załącznika IV, lub NCC.GEN.105 lit. f załącznika VI lub SPO.GEN.105 lit. f załącznika VI do rozporządzenia nr 965/2012/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości do 10 000 zł za

każde stwierdzone naruszenie w zależności od liczby godzin przekroczenia limitów czasu pracy.

Art. 209uk. 1. Zarządzający lotniskiem, który narusza obowiązki wynikające z rozporządzenia nr 139/2014/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości od 10 000 do 20 000 zł.

2. Wykaz obowiązków i warunków, o których mowa w ust. 1, oraz wysokość kar pieniężnych za poszczególne naruszenia określa załącznik nr 5a do ustawy.

Art. 209ul. Podmiot, który nie usunął niezgodności stwierdzonych w ramach kontroli, o której mowa w art. 29b ust. 7, dotyczących wykonania obowiązków określonych w art. 188e ust. 1, podlega karze pieniężnej w wysokości do 5 000 zł.

Art. 209um. 1. Przewoźnik lotniczy, który narusza obowiązki lub warunki wynikające z przepisów art. 23 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, podlega karze pieniężnej w wysokości do 20 000 zł.

2. Wykaz naruszeń obowiązków, o których mowa w ust. 1, oraz wysokość kar pieniężnych za poszczególne naruszenia określa załącznik nr 5b do ustawy.”;

157) art. 209w otrzymuje brzmienie:

„Art. 209w. 1. Kary pieniężne, o których mowa w art. 209a–209um, nakłada Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej.

2. Nakładając kary pieniężne, o których mowa w art. 209a ust. 2, art. 209b, art. 209c ust. 2 w zakresie naruszeń, o których mowa w pkt 3.2–3.6, 3.9 i 3.10 załącznika nr 3 do ustawy, art. 209e, art. 209f, art. 209l, art. 209m, art. 209ua–209uf, art. 209ul lub art. 209um, Prezes Urzędu bierze pod uwagę:

- 1) wagę i okoliczności naruszenia prawa;
- 2) częstotliwość niedopełniania w przeszłości obowiązku albo naruszania zakazu tego samego rodzaju co niedopełnienie obowiązku albo naruszenie zakazu, w następstwie którego ma być nałożona kara;
- 3) stopień przyczynienia się strony, na którą jest nakładana administracyjna kara pieniężna, do powstania naruszenia prawa;
- 4) działania podjęte przez stronę dobrowolnie w celu uniknięcia skutków naruszenia prawa;
- 5) wielkość przedsiębiorstwa.

3. Nakładając kary pieniężne, o których mowa w art. 209s, art. 209t i art. 209uj, Prezes Urzędu bierze pod uwagę przesłanki określone w ust. 2 pkt 1 i 5.

4. W przypadku stwierdzenia naruszenia, o którym mowa w art. 209h albo art. 209m, Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, określa zakres naruszenia oraz termin jego usunięcia pod rygorem nałożenia kary pieniężnej określonej w tych przepisach w przypadku nieusunięcia naruszenia w wyznaczonym terminie.”;

158) po art. 209w dodaje się art. 209y i art. 209z w brzmieniu:

„Art. 209y. 1. Zarządzający lotniskiem, który wbrew obowiązkowi określonemu w art. 68 ust. 4 nie zapewnia fizycznego oddzielenia pasażerów lotów wewnętrznych określonych w art. 2 pkt 3 rozporządzenia nr 399/2016/UE od pasażerów innych lotów podlegających odprawie granicznej, podlega karze pieniężnej w wysokości 20 000 zł.

2. Zarządzający lotniskiem, przewoźnik lotniczy oraz agent obsługi naziemnej, który wbrew obowiązkowi określonemu w art. 68 ust. 5 nie skierował pasażerów do odpowiednich części portu lotniczego, podlega karze pieniężnej w wysokości 20 000 zł.

3. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1 i 2, nakłada w drodze decyzji administracyjnej komendant placówki Straży Granicznej właściwy dla miejsca położenia lotniska międzynarodowego, na którym jest utworzone lotnicze przejście graniczne.

Art. 209z. Należności z tytułu kar pieniężnych stanowią dochód budżetu państwa.”;

159) w art. 210 w ust. 1 uchyla się pkt 8, 14 i 15;

160) w art. 211 w ust. 1:

a) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) wbrew art. 87 ust. 1, art. 87¹ ust. 6, 7 i 10 i art. 87² ust. 1 ustawy wznosi przeszkody lotnicze, dopuszcza do ich powstania lub ich nie usuwa lub przeszkód takich nie zgłasza lub nie oznakowuje,”

b) po pkt 4 dodaje się pkt 4a w brzmieniu:

„4a) wbrew art. 87⁴ ust. 1 i art. 87⁶ sady, uprawia, lub dopuszcza do wzrostu drzewa lub krzewu stanowiącego przeszkodę lotniczą lub zasłaniającego świetlne systemy podejścia, dokonuje budowy lub rozbudowy obiektu budowlanego, sprzyjającego występowaniu zwierząt stwarzających zagrożenie dla ruchu lotniczego statków powietrznych, a także hoduje lub wypuszcza ptaki stwarzające zagrożenie dla ruchu statków powietrznych,”;

161) po art. 212 dodaje się art. 212a w brzmieniu:

„Art. 212a. Nie podlega karze za przestępstwa nieumyślne określone w dziale XII ustawy oraz w art. 174 § 2 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2018 r. poz. 1600) oraz wykroczenia nieumyślne określone w dziale XII ustawy, z wyjątkiem art. 210 ust. 1 pkt 1–3a, zgłaszający zdarzenie lotnicze w ramach obowiązkowego lub dobrowolnego systemu zgłaszania zdarzeń, o których mowa w art. 135a i art. 135c, lub osoba wymieniona w zgłoszeniu, jeżeli o przestępstwie albo o wykroczeniu organy ścigania zostały zawiadomione w związku z tym zgłoszeniem, zanim organy te dowiedziały się o tym przestępstwie lub wykroczeniu.”;

162) załącznik nr 1 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 1 do niniejszej ustawy;

163) uchyla się załącznik nr 2;

164) w załączniku nr 4:

a) w części 1

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„Naruszenie przepisu rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatości do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania”;

– po pkt 1.2 dodaje się pkt 1.2a i 1.2b w brzmieniu:

1.2a	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A. 302 (a), (b), (g) załącznika Nr I	500
1.2b	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A. 303 załącznika Nr I	1000

– po pkt 1.4 dodaje się pkt 1.4a w brzmieniu:

1.4a	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A. 306 załącznika Nr I	3000
------	--	------

b) część 2 otrzymuje brzmienie:

2	Naruszenie przepisów rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiającego przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących	
2.1	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21.A.2	od 1000 do 5000
2.2	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21.A.3A	1000
2.3	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21.A.44	od 1000 do 5000
2.4	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21.A.61, 21.A.107, 21.A.120A, 21.A.120B lub 21.A.449	3000
2.5	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21.A.129	5000
2.6	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21.A.165	10 000
2.7	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21.A.177	10 000
2.8	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21.A.181 (a) ppkt 1 i 2	5000
2.9	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21.A.265	10 000
2.10	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21.A.723 (a), (b)	10 000
2.11	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21.A.727	5000
2.12	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21.A.804 lub 21.A.805 lub 21.A.807	od 1000 do 5000

165) załącznik nr 5 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 2 do niniejszej ustawy;

166) po załączniku nr 5 dodaje się załącznik nr 5a i załącznik nr 5b w brzmieniu określonym odpowiednio w załączniku nr 3 i załączniku nr 4 do niniejszej ustawy;

167) w załączniku nr 6 wprowadza się następujące zmiany:

a) w „Objaśnieniach terminów użytych w załączniku”:

– po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:

„3a) certyfikacie ATO (Approved Training Organization) – należy przez to rozumieć certyfikat podmiotu prowadzącego działalność szkoleniową w zakresie lotnictwa cywilnego upoważniający do prowadzenia szkolenia członków personelu lotniczego wchodzącego w skład załóg statków powietrznych, z wyjątkiem specjalności, o których mowa w art. 94 ust. 6 pkt 1 lit. j, k, r oraz s ustawy;”;

– uchyla się pkt 6,

– po pkt 6 dodaje się pkt 6a i 6b w brzmieniu:

„6a) certyfikacie ATCO TO (ATCO TO – Air Traffic Controller Training Organisation) – należy przez to rozumieć certyfikat organizacji szkolącej kontrolerów ruchu lotniczego potwierdzający zdolność podmiotu do prowadzenia szkolenia kontrolerów ruchu lotniczego, o których mowa w art. 94 ust. 6 pkt 4 i 4a ustawy, w zakresie wymaganym do uzyskania licencji oraz wpisywanych do niej uprawnień;

6b) certyfikacie FISP TO (FISP TO – Flight Information Service Personnel Training Organisation) – należy przez to rozumieć certyfikat organizacji szkolącej personel służb informacji powietrznej potwierdzający zdolność podmiotu do prowadzenia szkolenia personelu służb informacji powietrznej, o którym mowa w art. 95 ust. 2 pkt 8 i 9 ustawy, w zakresie wymaganym do uzyskania świadectwa kwalifikacji oraz wpisywanych do niego uprawnień;”;

– pkt 7 i 8 otrzymują brzmienie:

„7) certyfikacie CTO (Certified Training Organization) – należy przez to rozumieć certyfikat podmiotu prowadzącego działalność szkoleniową w zakresie lotnictwa cywilnego upoważniający do prowadzenia szkolenia członków personelu lotniczego w zakresie wymaganym do uzyskania licencji pilota wiatrakowcowego turystycznego, pilota wiatrakowcowego

zawodowego, nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego, dyspozytora lotniczego lub uprawnień wpisywanych do tych licencji;

8) certyfikacie FSTD (Flight Simulation Training Device) – należy przez to rozumieć certyfikat kwalifikacji szkoleniowego urządzenia symulacji lotów, o którym mowa w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiającym wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008;”

– uchyla się pkt 9 i 12,

– pkt 15 otrzymuje brzmienie:

„15) licencji Part-66 – należy przez to rozumieć licencję na obsługę techniczną statku powietrznego, wydaną zgodnie z załącznikiem III Część 66 do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania;”

– pkt 18–23 otrzymują brzmienie:

„18) Part-21 – należy przez to rozumieć część 21 załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiającego przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących;

19) Part-66 – należy przez to rozumieć Część 66 załącznika III do rozporządzenia nr 1321/2014/UE;

20) Part-145 – należy przez to rozumieć Część 145 załącznika II do rozporządzenia nr 1321/2014/UE;

21) Part-147 – należy przez to rozumieć Część 147 załącznika IV do rozporządzenia nr 1321/2014/UE;

22) Part M/F – należy przez to rozumieć Część M podsekcję F załącznika I do rozporządzenia nr 1321/2014/UE;

- 23) Part M/G – należy przez to rozumieć Część M podsekcję G załącznika I do rozporządzenia nr 1321/2014/UE;”,
- po pkt 28 dodaje się pkt 28a w brzmieniu:
„28a) rozporządzeniu nr 965/2012/UE – należy przez to rozumieć rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008;”,
 - uchyla się pkt 34–39,
- b) w tabeli nr 1:
- w części I w podczęści 1.2:
 - – ust. 5 otrzymuje brzmienie:

5. Rozpatrzenie wniosku o wydanie upoważnienia na wykonywanie przewozów lotniczych na określonych trasach lub obszarach polskiemu przewoźnikowi lotniczemu lub przewoźnikowi lotniczemu posiadającemu koncesję udzieloną przez państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederację Szwajcarską lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym	2093
---	------

- – uchyla się ust. 6,
- – ust. 7 i 8 otrzymują brzmienie:

7. Rozpatrzenie wniosku o wydanie zezwolenia na wykonywanie przez przewoźnika lotniczego z państwa trzeciego przewozów lotniczych do, z lub na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej:	
1) regularnych (zezwolenie eksploatacyjne)	20927
2) nieregularnych (10 lub więcej nieregularnych lotów handlowych w jednym sezonie rozkładowym – zezwolenie ogólne)	15695
8. Rozpatrzenie wniosku o wydanie zezwolenia pojedynczego na wykonywanie przez przewoźnika lotniczego z państwa trzeciego przewozów lotniczych do, z lub na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.	0

-- ust. 10 otrzymuje brzmienie:

10. Rozpatrzenie wniosku o wydanie zezwolenia pojedynczego na wykonanie dziesiątego lub kolejnych nieregularnych lotów handlowych, obejmujących lądowanie handlowe na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w danym sezonie rozkładowym dla przewoźnika lotniczego z państwa trzeciego.	15695
---	-------

– w części II:

-- w podczęści 2.1 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

3. Wpisanie nowego uprawnienia do licencji, o której mowa w ust. 1, za każde uprawnienie, wznowienie ważności uprawnienia lub przywrócenie jego ważności	108
--	-----

-- podczęść 2.2 otrzymuje brzmienie:

2.2. Licencje i świadectwa kwalifikacji pozostałych członków personelu lotniczego	
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł
1	2
1. Wydanie licencji po raz pierwszy lub jej przywrócenie dla: 1) pilota samolotowego rekreacyjnego, pilota samolotowego turystycznego, pilota śmigłowcowego rekreacyjnego, pilota śmigłowcowego turystycznego, pilota wiatrakowcowego, pilota balonowego rekreacyjnego, pilota balonowego, pilota szybowcowego rekreacyjnego, pilota szybowcowego, pilota sterowcowego	66

<p>2) pilota samolotowego zawodowego, pilota śmigłowcowego zawodowego, pilota wiatrakowcowego zawodowego, pilota sterowcowego zawodowego, nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego</p> <p>3) pilota samolotowego liniowego, pilota śmigłowcowego liniowego, dyspozytora lotniczego, praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, kontrolera ruchu lotniczego</p>	<p>108</p> <p>215</p>
<p>2. Każde następne wydanie licencji:</p> <p>1) pilota samolotowego rekreacyjnego, pilota samolotowego turystycznego, pilota śmigłowcowego rekreacyjnego, pilota śmigłowcowego turystycznego, pilota wiatrakowcowego, pilota balonowego rekreacyjnego, pilota balonowego, pilota szybowcowego rekreacyjnego, pilota sterowcowego</p> <p>2) pilota samolotowego zawodowego, pilota śmigłowcowego zawodowego, pilota wiatrakowcowego zawodowego, pilota sterowcowego zawodowego, nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego</p> <p>3) pilota samolotowego liniowego, pilota śmigłowcowego liniowego, praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, kontrolera ruchu lotniczego, dyspozytora lotniczego</p>	<p>44</p> <p>108</p> <p>162</p>
<p>3. Wpisanie nowego uprawnienia do licencji za każde uzyskane uprawnienie, wznowienie ważności uprawnienia, przywrócenie ważności uprawnienia:</p>	

1) pilota balonowego rekreacyjnego, pilota balonowego, pilota szybowcowego rekreacyjnego, pilota szybowcowego	44
2) pilota samolotowego rekreacyjnego, pilota samolotowego turystycznego, pilota śmigłowcowego rekreacyjnego, pilota śmigłowcowego turystycznego, pilota wiatrakowcowego, pilota sterowcowego	44
3) pilota samolotowego zawodowego, pilota śmigłowcowego zawodowego, pilota wiatrakowcowego zawodowego, pilota sterowcowego zawodowego, nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego	108
4) pilota samolotowego liniowego, pilota śmigłowcowego liniowego, dyspozytora lotniczego, praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, kontrolera ruchu lotniczego	215
4. Uznanie licencji wydanej przez właściwy organ obcego państwa:	
1) pilota samolotowego rekreacyjnego, pilota samolotowego turystycznego, pilota śmigłowcowego rekreacyjnego, pilota śmigłowcowego turystycznego, pilota wiatrakowcowego, pilota balonowego rekreacyjnego, pilota balonowego, pilota szybowcowego rekreacyjnego, pilota szybowcowego turystycznego, pilota sterowcowego	108
2) pilota samolotowego zawodowego, pilota śmigłowcowego zawodowego, pilota wiatrakowcowego zawodowego, pilota sterowcowego zawodowego, nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego	1068

3) pilota samolotowego liniowego, pilota śmigłowcowego liniowego, dyspozytora lotniczego, praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, kontrolera ruchu lotniczego	1 603
5. Wydanie duplikatu licencji, o której mowa w ust. 1, lub wprowadzenie do niej zmian danych adresowych	44
6. Wydanie świadectwa kwalifikacji po raz pierwszy lub jego przywrócenie dla: 1) pilota lotni, pilota paralotni, pilota motolotni, pilota statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg, skoczek spadochronowego, operatora bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe 2) informatora służby informacji powietrznej lub informatora lotniskowej służby informacji powietrznej	44 44
7. Każde następne wydanie świadectwa kwalifikacji dla: 1) pilota lotni, pilota paralotni, pilota motolotni, pilota statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg, skoczek spadochronowego, operatora bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe 2) informatora służby informacji powietrznej lub informatora lotniskowej służby informacji powietrznej	44 44

8. Wpisanie nowego uprawnienia do świadectwa kwalifikacji, za każde uzyskane uprawnienie, wznowienie ważności uprawnienia, przywrócenie ważności uprawnienia	43
9. Uznanie świadectwa kwalifikacji wydanego przez właściwy organ obcego państwa	108
10. Wydanie duplikatu świadectwa kwalifikacji lub wprowadzenie do niego zmian danych adresowych	44

– w części III:

– – podczęść 3.1 otrzymuje brzmienie:

3.1. Certyfikacja podmiotów w zakresie szkolenia lotniczego	
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł
1	2
1. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu ATO lub CTO po raz pierwszy lub wznowienie ważności certyfikatu CTO nieważnego dłużej niż 12 miesięcy w zakresie: 1) pilot samolotowy rekreacyjny 2) pilot samolotowy turystyczny 3) pilot samolotowy zawodowy 4) pilot samolotowy liniowy 5) pilot śmigłowcowy rekreacyjny 6) pilot śmigłowcowy turystyczny	Opłata podstawowa 449 zwiększona o opłatę za poszczególne wskazane specjalności 148 151 300 748 148 151

7) pilot śmigłowcowy zawodowy	300
8) pilot śmigłowcowy liniowy	748
9) pilot wiatrakowcowy turystyczny	151
10) pilot wiatrakowcowy zawodowy	449
11) pilot sterowcowy turystyczny	151
12) pilot sterowcowy zawodowy	300
13) pilot balonowy rekreacyjny	148
14) pilot balonowy	151
15) pilot szybowcowy rekreacyjny	148
16) pilot szybowcowy	151
17) nawigator lotniczy	300
18) mechanik pokładowy	300
19) pilot ultralekkiego statku powietrznego	151
20) pilot wiatrakowca ultralekkiego	151
21) pilot motolotni	151
22) instruktor	300
2. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu CTO, ATCO TO lub FISP TO w zakresie wymaganym dla uzyskania licencji lotniczej lub wznowienie ważności certyfikatu nieważnego dłużej niż 12 miesięcy w zakresie:	Opłata podstawowa 300 zwiększona o opłatę za poszczególne specyfikacje
1) kontroler ruchu lotniczego	748
2) dyspozytor lotniczy	449
3) informator służby informacji powietrznej	449
4) praktykant-kontroler ruchu lotniczego	748

3. Przeprowadzenie procesu certyfikacji na rozszerzenie zakresu certyfikatu ATO, CTO, ATCO TO lub FISP TO i wydanie nowego certyfikatu w zakresie:	Opłata podstawowa 162 zwiększona o opłatę za poszczególne wskazane specjalności
1) pilot samolotowy rekreacyjny	108
2) pilot samolotowy turystyczny	108
3) pilot samolotowy zawodowy	269
4) pilot samolotowy liniowy	535
5) pilot śmigłowiec rekreacyjny	108
6) pilot śmigłowiec turystyczny	108
7) pilot śmigłowiec zawodowy	269
8) pilot śmigłowiec liniowy	535
9) pilot wiatrakowiec turystyczny	108
10) pilot wiatrakowiec zawodowy	428
11) pilot sterowiec turystyczny	108
12) pilot sterowiec zawodowy	269
13) pilot balonowiec rekreacyjny	108
14) pilot balonowiec	108
15) pilot szybowiec rekreacyjny	108
16) pilot szybowiec	108
17) nawigator lotniczy	162
18) mechanik pokładowy	162
19) kontroler ruchu lotniczego	696
20) dyspozytor lotniczy	535

<ul style="list-style-type: none"> 21) informator służby informacji powietrznej 22) praktykant-kontroler ruchu lotniczego 23) pilot ultralekkiego statku powietrznego 24) pilot wiatrakowca ultralekkiego 25) pilot motolotni 26) instruktor 27) informator lotniskowej służby informacji powietrznej 	<ul style="list-style-type: none"> 428 696 108 108 108 215 428
<p>4. Przeprowadzenie procesu uznania certyfikatu organizacji szkoleniowej lotniczej albo dokumentu równoważnego wydanego przez inne państwo na podstawie wymagań ICAO w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1) pilota paralotni, pilota lotni, uprawnienia na klasę samolotów jednosilnikowych, uprawnienia do wykonywania lotów nocnych VFR, uprawnienia na motoszybowiec, uprawnienia na klasę balonu, uprawnienia do wykonywania lotów z napędem, uprawnienia do wykonywania lotów na motoparalotni 2) pilota samolotowego, pilota sterowcowego, pilota ultralekkiego statku powietrznego, pilota śmigłowca o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 600 kg, pilota wiatrakowca ultralekkiego, pilota motolotni, pilota balonu wolnego, pilota szybowcowego 3) uprawnienia do lotów z pasażerem, uprawnienia do zarobkowego wykonywania czynności dowódcy balonu wolnego na gaz, uprawnienia do zarobkowego wykonywania czynności dowódcy balonu wolnego na ogrzane powietrze 	<p>Opłata podstawowa 5337 zwiększona o opłatę za poszczególne specjalności</p> <p>108 za każdą wskazaną specjalność lub uprawnienie</p> <p>215 za każdą wskazaną specjalność</p> <p>322 za każde wskazane uprawnienie</p>

4) specjalności nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego, radiooperatora pokładowego, uprawnienia na klasę samolotów wielosilnikowych	428 za każdą wskazaną specjalność lub uprawnienie
5) specjalności instruktora	535 za każde wskazane uprawnienie
6) uprawnienia do lotów IFR, uprawnienia pilota doświadczalnego	748 za każde wskazane uprawnienie
7) specjalności pilota zawodowego, uprawnienia na typ samolotu z załogą jednoosobową (wpisywany do licencji), uprawnienia na typ śmigłowca jednosilnikowy z załogą jednoosobową	855 za każdą wskazaną specjalność lub uprawnienie
8) specjalności pilota liniowego, informatora służby informacji powietrznej, informatora lotniskowej służby informacji powietrznej, dyspozytora lotniczego, uprawnienia na typ śmigłowca wielosilnikowy z załogą jednoosobową	1603 za każdą specjalność lub uprawnienie
9) specjalności praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego i kontrolera ruchu lotniczego	2135
10) uprawnienia na typ samolotu z załogą wieloosobową, uprawnienia na typ śmigłowca z załogą wieloosobową	3202 za każdą specjalność lub uprawnienie

<p>5. Przeprowadzenie procesu certyfikacji urządzenia do szkolenia lotniczego i wydanie certyfikatu po raz pierwszy albo przywrócenie ważności certyfikatu dla:</p> <p>1) BITD</p> <p>2) FNPT</p> <p>3) FTD</p> <p>4) FFS</p>	<p>535</p> <p>535</p> <p>855</p> <p>855</p>
<p>6. Przeprowadzanie procesu certyfikacji na rozszerzenie zakresu certyfikatu FTD dla wszystkich uprawnień lub specjalności</p>	<p>2 135</p>
<p>7. Wydanie certyfikatu kwalifikacji szkoleniowego urządzenia symulacji lotu (FSTD)</p>	<p>535</p> <p>za każde zatwierdzenie</p>
<p>8. Przeprowadzenie procesu certyfikacji MTO Part-147 po raz pierwszy i wydanie certyfikatu zatwierdzenia albo przywrócenie jego ważności w zakresie do prowadzenia szkoleń podstawowych i egzaminowania, za każdą kategorię lub podkategorię:</p> <p>1) B1.1, B1.3, B2</p> <p>2) B1.2, B1.4</p> <p>3) inne kategorie lub podkategorie</p>	<p>748</p> <p>642</p> <p>535</p>
<p>9. Przeprowadzenie procesu certyfikacji MTO Part-147 po raz pierwszy i wydanie certyfikatu zatwierdzenia albo przywrócenie jego ważności w zakresie do prowadzenia szkoleń i egzaminowania, za każdy typ statku powietrznego w poszczególnych kategoriach lub podkategoriach:</p> <p>1) B1.1, B1.3, B2</p> <p>2) B1.2, B1.4</p>	<p>375</p> <p>322</p>

3) inne kategorie lub podkategorie	269
<p>10. Przeprowadzanie procesu certyfikacji MTO Part-147 po raz pierwszy i wydanie certyfikatu zatwierdzenia albo przywrócenie jego ważności w zakresie do prowadzenia egzaminów, za każdy typ statku powietrznego w poszczególnych kategoriach lub podkategoriach:</p> <p>1) B1.2, B1.4</p> <p>2) innych kategoriach</p>	<p>647</p> <p>535</p>
<p>11. Przeprowadzenie procesu certyfikacji MTO w zakresie obsługi technicznej statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce oraz samolotów i śmigłowców, o których mowa w załączniku I do rozporządzenia nr 2018/1139/UE, i wydanie certyfikatu na:</p> <p>1) statek powietrzny jako całość</p> <p>2) płatowiec</p> <p>3) silnik</p> <p>4) awionikę</p>	<p>opłata podstawowa 322 zwiększona o opłatę za każdą specjalność</p> <p>535</p> <p>269</p> <p>269</p> <p>269</p>
<p>12. Rozszerzenie zakresu certyfikatu MTO Part-147:</p> <p>1) za każdą kategorię</p> <p>2) za każdy typ statku powietrznego:</p> <p>a) szkolenie i egzaminowanie</p> <p>b) egzaminowanie</p>	<p>215</p> <p>428</p> <p>322</p>
<p>13. Rozszerzenie zakresu certyfikatu MTO</p>	322
<p>14. Wpisanie do rejestru podmiotów szkolących i wydanie zaświadczenia o wpisie</p>	162

15. Rozszerzenie wpisu do rejestru podmiotów szkolących i wydanie zaświadczenia o wpisie	108
16. Przeprowadzenie procesu zaliczenia wiedzy i kwalifikacji lotniczych do egzaminów z modułów Part-66 za każdą kategorię i podkategorię licencji Part-66	50

-- w podczęści 3.4:

---- w ust. 5 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

2) szybowce	55
-------------	----

---- ust. 6 otrzymuje brzmienie:

6. Wydanie duplikatu dokumentów, o których mowa w ust. 1–5 i 7	55
--	----

---- dodaje się ust. 7 i 8 w brzmieniu:

7. Wydanie zezwolenia na wykonanie lotu przez statek powietrzny niemający ważnego świadectwa zdatności do lotu o maksymalnej masie startowej (MTOM):	
1) do 1 000 kg	100
2) od 1 000 kg do 5 700 kg	300
3) od 5700 kg do 20 000 kg	1000
4) powyżej 20 000 kg	3000
8. Zatwierdzenie personelu przeglądu zdatności do lotu statku powietrznego wykonującego przeglądy zdatności do lotu na podstawie rozporządzenia nr 1321/2014/UE pkt M.A.901 (g)	300

-- w podczęści 3.6:

---- dodaje się ust. 3 i 4 w brzmieniu:

3. Rozszerzenie zakresu certyfikatu AMO o nową kategorię	Stawka jak w ust. 1 w zakresie dodanych kategorii
4. Rozszerzenie zakresu certyfikatu CAMO o nową kategorię	Stawka jak w ust. 2 w zakresie dodanych kategorii

--- objaśnienie skrótów otrzymuje brzmienie:

<p>Kategorie:</p> <p>A1 - samoloty o maksymalnej masie startowej (MTOM) powyżej 5700 kg</p> <p>A2 - samoloty o maksymalnej masie startowej (MTOM) 5700 kg i poniżej</p> <p>A3 - śmigłowce</p> <p>A4 - statki powietrzne inne niż kategoria A1, A2 i A3</p> <p>B1 - silniki turbinowe</p> <p>B2 - silniki tłokowe</p> <p>B3 - silniki pomocnicze APU</p>

-- w podczęści 3.8:

--- ust. 17 otrzymuje brzmienie:

17. Wydanie zgody na odstępstwo od wymogów dotyczących powierzchni ograniczających przeszkody	2670
---	------

--- ust. 21 otrzymuje brzmienie:

21. Przeprowadzenie procesu certyfikacji, o którym mowa w ust. 19, przedłużającego ważność uprawnień	50% opłaty określonej w ust. 19
--	---------------------------------

-- podczęść 3.9 otrzymuje brzmienie:

3.9 Certyfikacja zarobkowego transportu lotniczego oraz wydawanie zatwierdzeń szczególnych	
(zgodnie z rozporządzeniem nr 965/2012/UE)	
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł
1	2
1. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu AOC po raz pierwszy lub wznowienie ważności certyfikatu AOC nieważnego dłużej niż 12 miesięcy:	opłata podstawowa
	5 000
	zwiększona o opłatę za

1) przewóz pasażerów i ich bagażu	5 000
2) przewóz towarów i poczty	5 000
3) przewóz sanitarny i medyczny	5 000
2. Przeprowadzenie procesu wznowienia ważności certyfikatu AOC, który był cofnięty, zawieszony nie dłużej niż 12 miesięcy	75% opłaty wyliczonej zgodnie z ust. 1
3. Przeprowadzenie procesu związanego z wydaniem zatwierdzenia szczególnego – dla każdego egzemplarza statku powietrznego:	
1) na operacje przy ograniczonej widzialności (LVO):	
a) kategorii II (CAT II)	2 135
b) kategorii IIIA (CAT IIIA)	2 135
c) kategorii IIIB (CAT IIIB)	2 135
d) kategorii IIIC (CAT IIIC)	4 270
e) operacja poza standardem w kategorii II (OTS CAT II)	2 000
f) operacja poniżej standardu w kategorii I (LTS CAT I)	2 000
g) wykonywanie startów przy ograniczonej widzialności (LVTO)	1 068
h) operacja podejścia z wykorzystaniem systemów polepszających widzenie (EVS), dla której wykorzystuje się możliwość wykonywania operacji przy minimach widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) zmniejszonych o nie więcej niż jedną trzecią publikowanych RVR	2 000
2) na operacje z określonymi specyfikacjami minimalnych osiągow nawigacyjnych (MNPS)	2 135

3) na operacje o wydłużonym zasięgu samolotami dwusilnikowymi (ETOPS)	4 270
4) na operacje z nawigacją w oparciu o charakterystyki systemów (PBN) – za każdą wpisywaną specyfikację PBN	2 000
5) na operacje w przestrzeni powietrznej ze zredukowanymi minimami separacji pionowej (RVSM)	3 202
6) na operacje śmigłowcowe z użyciem systemu noktowizyjnego (NVIS)	2 000
7) na operacje śmigłowcowe z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym (HHO)	2 000
8) na każde inne zatwierdzenia szczególne, o których mowa w dodatku II do załącznika II (Part-ARO) rozporządzenia nr 965/2012/UE przypis 20	1 000
4. Przeprowadzenie procesu związanego z wydaniem zatwierdzenia szczególnego dla organizacji:	
1) na transport materiałów niebezpiecznych (DG)	4 270
2) na upoważnienie do prowadzenia szkoleń personelu pokładowego zgodnie z podczęścią CC (Part-CC) załącznika III do rozporządzenia nr 965/2012/UE	2 000
3) na upoważnienie do wydawania świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego zgodnie z podczęścią CC (Part-CC) załącznika III do rozporządzenia nr 965/2012/UE	2 000
4) na operacje śmigłowcowych służb ratownictwa medycznego (HEMS)	5 000

– – uchyla się podczęść 3.10,

-- podczęść 3.11 otrzymuje brzmienie:

3.11. Certyfikacja obsługi naziemnej w portach lotniczych			
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł		
	Wielkość jednostki organizacyjnej²⁾		
	M	Ś	D
1	2	3	4
1. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu AHAC po raz pierwszy lub po upływie 12 miesięcy od daty wygaśnięcia certyfikatu lub jego zawieszenia w zakresie zaopatrywania statków powietrznych w materiały napędowe	980	2 100	3 100
2. Przeprowadzenie procesu certyfikacji AHAC w zakresie obsługi towarów niebezpiecznych po raz pierwszy lub wznowienie ważności certyfikatu nieważnego dłużej niż 12 miesięcy (z prawem spedycji drogą lotniczą)	1 068	1 603	2 135

-- w podczęści 3.13:

--- ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

1. Dodanie statku powietrznego i związana z tym zmiana w certyfikacie AOC (zgodnie z rozporządzeniem 3922/91/EWG), AWC	W zależności od maksymalnej masy startowej (MTOM) statku powietrznego		
	do 10 ton włącznie	więcej niż 10 ton	
	210	524	
2. Zmiana w certyfikacie lub specyfikacji AOC (zgodnie z rozporządzeniem 3922/91/EWG), AWC niezwiązana z dodaniem statku powietrznego	Wielkość jednostki organizacyjnej ²⁾		
	M	Ś	D
	108	215	428

--- uchyla się ust. 7,

--- po ust. 10 dodaje się ust. 10a w brzmieniu:

10a. Wydanie certyfikatu wewnętrznego audytora kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego	200
--	-----

--- ust. 12 otrzymuje brzmienie:

12. Wydanie certyfikatu dla lekarza orzecznika medycyny lotniczej	215
---	-----

--- ust. 32 otrzymuje brzmienie:

32. Wydanie opinii o możliwości lokalizacji inwestycji ze względu na wysokość zabudowy, o ile przepisy prawa nie nakładają obowiązku zajęcia stanowiska przez Prezesa Urzędu	1 068
--	-------

--- po ust. 37 dodaje się ust. 38 i 39 w brzmieniu:

38. Wyznaczenie unijnego podmiotu zatwierdzającego do spraw ochrony lotnictwa cywilnego	300
39. Przeprowadzenie przez Prezesa Urzędu wizji lokalnej w celu potwierdzenia wdrożenia w ramach zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa w odniesieniu do odpowiednich przewozów ładunków wykonywanych przez przewoźnika lotniczego przewożącego ładunki i pocztę z krajów trzecich oraz do zarejestrowanych agentów z krajów trzecich	20 000

-- dodaje się podczęść 3.14 w brzmieniu:

3.14. Inne certyfikaty, zaświadczenia, zatwierdzenia oraz dokumenty wydane zgodnie z rozporządzeniem nr 965/2012/UE		
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł	
1	2	
1. Zmiana w certyfikacie AOC, specyfikacjach operacyjnych lub w wykazie zatwierdzeń szczególnych w zakresie wykazu statków powietrznych	W zależności od maksymalnej masy startowej (MTOM) statku powietrznego	
	do 10 ton włącznie	więcej niż 10 ton
	215	535

2. Zmiana w certyfikacie AOC lub specyfikacjach operacyjnych, z wyjątkiem zmian, o których mowa w ust. 1	1 000
3. Zatwierdzenie szkoleniowego urzędnika symulacji lotu (FSTD) do prowadzenia szkoleń i sprawdzeń u posiadacza certyfikatu AOC	1 000
4. Postępowanie w sprawie wydania zwolnienia na podstawie art. 71 ust. 1 rozporządzenia nr 2018/1139/UE w zakresie podmiotów objętych rozporządzeniem nr 965/2012/UE	10 674
5. Zatwierdzenie indywidualnego programu określającego czas lotu na podstawie ARO.OPS.235 rozporządzenia nr 965/2012/UE	10 000
6. Zatwierdzenie umowy leasingu statku powietrznego, o której mowa w ARO.OPS.110 albo w ARO.OPS.155 w podczęści OPS załącznika II do rozporządzenia nr 965/2012/UE (dry-lease, wet-lease)	1 000
7. Zatwierdzenie w zakresie bezpieczeństwa umowy w sprawie dzielenia oznaczeń linii z przewoźnikiem z państwa trzeciego	1 000
8. Przyjęcie zgłoszenia wykonywania operacji niezarobkowych skomplikowanym statkiem powietrznym z napędem silnikowym	500

9. Przyjęcie zgłoszenia wykonywania zarobkowych operacji specjalistycznych	500
10. Zgłoszenie zawierające zmiany w zgłoszeniu wykonywania operacji niezarobkowych skomplikowanym statkiem powietrznym z napędem silnikowym albo wykonywania zarobkowych operacji specjalistycznych	200
11. Rozpatrzenie wniosku o wydanie zezwolenia na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka	2 000
12. Wniosek o zmianę zezwolenia na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka, bez względu na ilość i zakres zmian	1 000
13. Zatwierdzenie alternatywnych sposobów spełnienia wymagań	2 000
14. Zatwierdzenie listy minimalnego wyposażenia lub zmiany tej listy, bez względu na ilość i zakres zmian	2 000

c) w tabeli nr 2 część I otrzymuje brzmienie:

Część I Egzaminy	
1.1. Egzamin teoretyczny oraz teoretyczno-praktyczny na licencje i świadectwa kwalifikacji oraz uprawnienia do nich wpisywane	
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł
1	2
1. Przeprowadzenie egzaminu teoretycznego kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego na licencję:	215

<p>1) praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego</p> <p>2) pilota samolotowego rekreacyjnego, pilota samolotowego turystycznego, pilota śmigłowcowego rekreacyjnego, pilota śmigłowcowego turystycznego, pilota wiatrakowcowego turystycznego, pilota balonowego rekreacyjnego, pilota balonowego, pilota szybowcowego rekreacyjnego, pilota szybowcowego, mechanika lotniczego obsługi technicznej</p> <p>3) pilota samolotowego zawodowego, pilota śmigłowcowego zawodowego, pilota wiatrakowcowego zawodowego, pilota sterowcowego zawodowego, nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego, dyspozytora lotniczego</p> <p>4) pilota samolotowego liniowego, pilota śmigłowcowego liniowego</p>	<p>322</p> <p>428</p> <p>1068</p>
<p>2. Przeprowadzenie egzaminu teoretycznego lub egzaminu teoretyczno-praktycznego kandydata na mechanika lotniczego obsługi technicznej Part-66:</p> <p>1) za egzamin z każdego modułu Part-66: od M1 do M17</p> <p>2) za każdy egzamin powtórkowy z niezaliczonego modułu Part-66</p> <p>3) za egzamin teoretyczno-praktyczny na typ statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) nieprzekraczającej 5700 kg – za każdą kategorię</p>	<p>215</p> <p>322</p> <p>322</p>
<p>3. Przeprowadzenie egzaminu teoretycznego kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego na dodatkowe uprawnienie w zakresie wykonywanych czynności lotniczych, za każde nowe uprawnienie wpisywane do licencji:</p> <p>1) zawodowej, liniowej</p> <p>2) do pozostałych licencji</p>	<p>215</p> <p>162</p>
<p>4. Przeprowadzenie egzaminu teoretycznego kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego na świadectwo kwalifikacji</p>	<p>55</p>

<p>5. Przeprowadzenie egzaminu teoretycznego kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego na dodatkowe uprawnienie w zakresie wykonywanych czynności lotniczych, za każde nowe uprawnienie wpisywane do świadectwa kwalifikacji</p>	<p>162</p>
<p>6. Przeprowadzenie częściowego egzaminu teoretycznego na uznanie licencji albo egzaminu wskazanego w decyzji o zawieszeniu lub ograniczeniu licencji albo świadectwa kwalifikacji</p>	<p>108</p>
<p>7. Przeprowadzenie komisyjnego egzaminu teoretycznego, za każdy przedmiot</p>	<p>322</p>
<p>1.2. Egzaminy praktyczne na licencje i świadectwa kwalifikacji oraz uprawnienia do nich wpisywane</p>	
<p style="text-align: center;">Rodzaj czynności urzędowej</p>	<p style="text-align: center;">Wysokość opłaty lotniczej w zł</p>
<p style="text-align: center;">1</p>	<p style="text-align: center;">2</p>
<p>1. Przeprowadzenie egzaminu praktycznego kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego na licencję:</p> <p>1) pilota samolotowego rekreacyjnego</p> <p>2) pilota samolotowego turystycznego</p> <p>3) pilota śmigłowcowego rekreacyjnego</p> <p>4) pilota śmigłowcowego turystycznego</p> <p>5) pilota wiatrakowcowego turystycznego</p> <p>6) pilota samolotowego zawodowego</p> <p>7) pilota śmigłowcowego zawodowego</p> <p>8) pilota wiatrakowcowego zawodowego</p> <p>9) pilota sterowcowego zawodowego</p> <p>10) pilota samolotowego liniowego</p> <p>11) pilota śmigłowcowego liniowego</p> <p>12) pilota balonowego rekreacyjnego</p>	<p>855</p> <p>855</p> <p>855</p> <p>855</p> <p>855</p> <p>2135</p> <p>2135</p> <p>1068</p> <p>1068</p> <p>3202</p> <p>3202</p> <p>535</p>

13) pilota balonowego	535
14) pilota szybowcowego rekreacyjnego	108
15) pilota szybowcowego	108
16) nawigatora lotniczego	1603
17) mechanika pokładowego	1068
18) kontrolera ruchu lotniczego	2670
19) dyspozytora lotniczego	1068
20) mechanika lotniczego obsługi technicznej	1068
21) praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego	1068
2. Przeprowadzenie egzaminu praktycznego kandydatów na uprawnienia w zakresie znajomości lotniczego języka angielskiego, języka polskiego oraz egzaminu na przedłużenie ważności tego uprawnienia zgodnie z wymaganiami Załącznika 1 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.	600
3. Przeprowadzenie egzaminu praktycznego lub oceny kompetencji kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego na dodatkowe uprawnienie w zakresie wykonywanych czynności lotniczych, za każde nowe uprawnienie wpisywane do licencji	322
4. Przeprowadzenie egzaminu praktycznego kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego na świadectwo kwalifikacji dla:	
1) pilota lotni	66
2) pilota paralotni	44
3) pilota motolotni i motoparalotni	66
4) pilota statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg	66
5) pilota – operatora modelu latającego	23
6) skoczka spadochronowego	44
7) operatora bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe	108
8) pilota wiatrakowca ultralekkiego	66

9) mechanika poświadczenia obsługi statku powietrznego	108
10) informatora służby informacji powietrznej	108
11) informatora lotniskowej służby informacji powietrznej	66
5. Przeprowadzenie egzaminu praktycznego kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego na dodatkowe uprawnienie w zakresie wykonywanych czynności lotniczych, za każde nowe uprawnienie wpisywane do świadectwa kwalifikacji	108
6. Przeprowadzenie egzaminu praktycznego, kontroli umiejętności lub oceny kompetencji:	
1) na przedłużenie ważności uprawnienia wpisanego do licencji, za każde przedłużane uprawnienie	108
2) na wznowienie ważności uprawnienia wpisywanego do licencji, za każde wznowiane uprawnienie	315
3) w zakresie wykonywanych czynności egzaminacyjnych wymaganych przepisami rozporządzenia 1178/2011/UE	315
7. Przeprowadzenie egzaminu praktycznego na przedłużenie lub wznowienie ważności uprawnienia wpisywanego do świadectwa kwalifikacji, za każde przedłużane lub wznowiane uprawnienie	55

d) w tabeli nr 3:

– tytuł części III otrzymuje brzmienie:

„Nadzór nad rynkiem przewozów lotniczych zgodnie z rozporządzeniem nr 3922/91/EWG oraz nad inną posiadaczami certyfikatu AWC i AHAC”,

– po części III dodaje się część IIIa w brzmieniu:

Część IIIa	
Nadzór nad rynkiem przewozów lotniczych oraz inną działalnością gospodarczą w lotnictwie cywilnym, zgodnie z rozporządzeniem nr 965/2012/UE	
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł
1	2
1. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu	Opłata podstawowa

AOC	w wysokości 100% opłaty podstawowej określonej w tabeli nr 1 część III podczęść 3.9.1 ust. 1
2. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad wydanymi zatwierdzeniami szczególnymi (dla przewoźników AOC oraz pozostałych użytkowników):	
1) na operacje przy ograniczonej widzialności (LVO) – za każde zezwolenie	1 068
2) na operacje z określonymi specyfikacjami minimalnych osiągnięć nawigacyjnych (MNPS)	1 068
3) na operacje o wydłużonym zasięgu samolotami dwusilnikowymi – ETOPS	3 202
4) na operacje z nawigacją w oparciu o charakterystyki systemów (PBN) – za każdą specyfikację PBN	500
5) na operacje w przestrzeni powietrznej ze zredukowanymi minimami separacji pionowej (RVSM)	1 000
6) na operacje śmigłowcowe z użyciem systemu noktowizyjnego (NVIS)	1 000
7) na operacje śmigłowcowe z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym (HHO)	1 000
8) na operacje śmigłowcowych służb ratownictwa medycznego (HEMS)	2 000
9) na inne zatwierdzenia szczególne wpisywane do specyfikacji operacyjnej, o których mowa w Dodatku II w Part-ARO przypis 20 – za każde zezwolenie	1 000
10) na transport materiałów niebezpiecznych – DG	1 000
11) na upoważnienie do szkolenia personelu pokładowego zgodnie z podczęścią CC (Part-CC) załącznika III do rozporządzenia	1 000

nr 965/2012/UE	
12) na upoważnienie do wydawania świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego zgodnie z podczęścią CC (Part-CC) załącznika III do rozporządzenia nr 965/2012/UE	1 000
3. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad zgłaszającymi wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych	2 000
4. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad zgłaszającymi wykonywanie operacji niezarobkowych skomplikowanym statkiem powietrznym z napędem silnikowym	2 000
5. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczami zezwolenia na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka, w tym wykonywania zarobkowych operacji specjalistycznych	5 000

– część IV otrzymuje brzmienie:

Część IV	
Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczami certyfikatu ATO, CTO, ATCO TO, FISP TO oraz MTO	
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł
1	2
1. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu ATO, CTO, ATCO TO lub FISP TO: <ul style="list-style-type: none"> 1) ATO 2) CTO, ATCO TO lub FISP TO 	750 428
2. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu MTO Part-147 szkolącego na kategorię lub podkategorię	1 047
3. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad organizacjami szkoleniowymi mechaników lotniczych obsługi technicznej innych niż organizacje MTO Part-147	524

– część VI otrzymuje brzmienie:

Część VI	
Sprawowanie bieżącego nadzoru nad działalnością centrów medycyny lotniczej i lekarzy orzeczników medycyny lotniczej	
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł
1	2
1. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad działalnością centrum medycyny lotniczej	1 068
2. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad działalnością lekarza orzecznika medycyny lotniczej	215

Art. 2. W ustawie z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2365, z późn. zm.³⁾) po art. 5a dodaje się art. 5aa w brzmieniu:

„Art. 5aa. 1. Komendant Główny Straży Granicznej może upoważnić podległych funkcjonariuszy lub pracowników do załatwienia spraw w jego imieniu w określonym zakresie.

2. Komendant oddziału Straży Granicznej może upoważnić podległych funkcjonariuszy pełniących służbę w terytorialnym zasięgu działania oddziału lub pracowników do załatwiania spraw w jego imieniu w określonym zakresie.

3. Upoważnienia, o których mowa w ust. 1 i 2, mogą być udzielone, jeżeli zakres danego upoważnienia nie został określony w ustawie albo w przepisach wydanych na podstawie ustawy.”.

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2017 r. poz. 2405 oraz z 2018 r. poz. 106, 138, 650, 730, 894 i 1544.

Art. 3. W ustawie z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1945) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 11 w pkt 5 w lit. k średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. l w brzmieniu:

„l) Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w zakresie ustalonym w art. 86 ust. 7 i art. 87⁷ pkt 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...);”;

2) w art. 36 w ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Jeżeli w związku z uchwaleniem planu miejscowego albo jego zmianą, korzystanie z nieruchomości lub jej części w dotychczasowy sposób lub zgodnie z dotychczasowym przeznaczeniem stało się niemożliwe bądź istotnie ograniczone, właściciel albo użytkownik wieczysty nieruchomości może, z zastrzeżeniem ust. 2 i art. 37¹ ust. 1, żądać od gminy:”;

3) po art. 37 dodaje się art. 37¹ w brzmieniu:

„Art. 37¹. 1. Jeżeli w związku z uchwaleniem planu miejscowego albo jego zmianą, w wyniku uwzględnienia ograniczeń w zabudowie i zagospodarowaniu terenu związanych z lokalizacją lotniczego urządzenia naziemnego i powierzchni ograniczających zabudowę, o których mowa w art. 86 ust. 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, korzystanie z nieruchomości lub jej części w dotychczasowy sposób lub zgodnie z dotychczasowym przeznaczeniem stało się niemożliwe bądź istotnie ograniczone, właściciel albo użytkownik wieczysty nieruchomości może żądać od Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej:

- 1) odszkodowania za poniesioną rzeczywistą szkodę albo
- 2) wykupienia nieruchomości lub jej części.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, przepisy art. 36 ust. 2, 3, 5 i 6 oraz art. 37 ust. 1, 3, 5, 9–11 stosuje się odpowiednio.”;

4) w art. 53 w ust. 4 w pkt 12 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 13 w brzmieniu:

„13) Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego w zakresie ustalonym w art. 86 ust. 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, a w zakresie ustalonym w art. 87⁷ pkt 1 tej ustawy z Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Ministrem Obrony Narodowej oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych.”.

Art. 4. W ustawie z dnia 8 marca 2013 r. o środkach ochrony roślin (Dz. U. z 2018 r. poz. 1310, 1616 i 1629) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 pkt 22 otrzymuje brzmienie:

„22) sprzęt agrolotniczy – sprzęt przeznaczony do stosowania środków ochrony roślin montowany na statkach powietrznych w rozumieniu Prawa lotniczego, w tym na samolotach i śmigłowcach;”;

2) w art. 39 w ust. 4 w pkt 2 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) przez podmiot:

- posiadający zezwolenie na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka lub
- który uzyskał przyjęcie zgłoszenia na wykonywanie operacji specjalistycznych, lub
- który uzyskał przyjęcie zgłoszenia na świadczenie usług lotniczych przy wykorzystaniu urządzeń latających, o których mowa w przepisach Prawa lotniczego.”.

Art. 5. W ustawie z dnia 8 listopada 2017 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym (Dz. U. poz. 2195 oraz z 2018 r. poz. 650, 1115, 1544, 1629 i 1669) w art. 11 w ust. 3 pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8) na lotniskach w związku z zapewnieniem wymagań, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 83 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...);”.

Art. 6. 1. Licencje pilota balonu wolnego wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność do końca okresu, na jaki zostały wydane.

2. W sprawach o wznowienie lub przedłużenie licencji, o której mowa w ust. 1, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy złożone wnioski podlegają rozpatrzeniu jako wnioski o wydanie licencji pilota balonowego, na warunkach określonych w art. 4 rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 311 z 25.11.2011, str. 1, z późn. zm.).

Art. 7. 1. Badania lotniczo-lekarskie przeprowadzone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy i orzeczenia o istnieniu lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego oraz członka personelu pokładowego wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, w imieniu centrum medycyny lotniczej przez komisję, o której mowa w art. 106 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, zachowują ważność.

2. Orzeczenia o istnieniu lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego oraz członka personelu pokładowego wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zgodnie z przepisami ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym traktuje się jako orzeczenia o zdolności lub niezdolności do wykonywania lotów i innych czynności lotniczych.

Art. 8. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz Minister Obrony Narodowej, w terminie miesiąca od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, przekazują do właściwego starosty dokumentację w sprawach postępowań prowadzonych na podstawie art. 82 ust. 1 pkt 7 ustawy, o której mowa w art. 1, w celu dalszego procedowania zgodnie z art. 82 ust. 1 pkt 7 lit. a ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 9. Informacje o braku negatywnych przesłanek, o których mowa w art. 188a ust. 4 i 5 ustawy zmienianej w art. 1, oraz informacje o braku negatywnych przesłanek dotyczących istnienia zagrożenia dla obronności lub bezpieczeństwa państwa lub bezpieczeństwa i porządku publicznego albo zdrowia publicznego, udzielone przez komendanta oddziału Straży Granicznej przed wejściem w życie niniejszej ustawy, uprawniają do wykonywania czynności lub prowadzenia działalności, w związku z którymi zostały udzielone.

Art. 10. Certyfikaty lotnisk, wydane na podstawie art. 59a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, zachowują ważność na okres, na jaki zostały wydane.

Art. 11. 1. Rzecznik Praw Pasażera, w terminie miesiąca od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, przekazuje Prezesowi Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów dane objęte rejestrem, o którym mowa w art. 20 ustawy z dnia 23 września 2016 r. o pozasądowym rozwiązywaniu sporów konsumenckich (Dz. U. poz. 1823).

2. Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów dokonuje wpisu Rzecznika Praw Pasażera do rejestru, o którym mowa w art. 20 ustawy z dnia 23 września 2016 r. o pozasądowym rozwiązywaniu sporów konsumenckich, z urzędu, niezwłocznie po otrzymaniu danych.

3. Brak wpisu do rejestru, o którym mowa w art. 20 ustawy z dnia 23 września 2016 r. o pozasądowym rozwiązywaniu sporów konsumenckich, nie stanowi przeszkody do wszczęcia przez Rzecznika Praw Pasażera postępowania, o którym mowa w art. 205a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 12. 1. W terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wszczyna z urzędu postępowanie w sprawie zmiany wydanych koncesji w celu ich dostosowania do przepisów ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

2. W terminie 18 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wszczyna z urzędu postępowanie w sprawie zmiany wydanych upoważnień obejmujących uprawnienie do wykonywania przewozów regularnych w celu ich dostosowania do przepisów ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

3. Upoważnienia obejmujące uprawnienie do wykonywania wyłącznie serii przewozów nieregularnych wydane przed wejściem w życie niniejszej ustawy tracą moc z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy.

4. Przewoźnicy lotniczy działający w formie spółki akcyjnej dostosują swoją strukturę kapitałową do wymogów, o których mowa w art. 164 ust. 1a ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w terminie 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

5. W terminie 24 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy tworzy się komitety przewoźników, o których mowa w art. 67 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

6. Koordynator powołany przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego na podstawie przepisów dotychczasowych staje się koordynatorem w rozumieniu przepisów ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 13. 1. Strefy pobierania opłat terminalowych oraz zatwierdzone dla nich stawki jednostkowe opłat terminalowych, zatwierdzone przed wejściem w życie niniejszej ustawy i obowiązujące w dniu jej wejścia w życie, obowiązują do końca okresu, na jaki zostały zatwierdzone.

2. W przypadku gdy zatwierdzenie stref, o których mowa w ust. 1, po raz pierwszy na podstawie niniejszej ustawy będzie następowało po dniu 1 stycznia pierwszego roku okresu

odniesienia, którego strefy te dotyczą, okres o którym mowa w art. 130c ust. 7 obejmuje okres od dnia 1 stycznia roku następującego po roku, w którym strefy te są zatwierdzane, do dnia 31 grudnia roku kończącego okres odniesienia trwający w momencie wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 14. 1. Do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe, z tym że w sprawach związanych z:

- 1) przewozem lotniczym, o którym mowa w dziale X ustawy zmienianej w art. 1,
- 2) udzieleniem przez komendanta oddziału Straży Granicznej informacji o braku negatywnych przesłanek do uzyskania dostępu do strefy zastrzeżonej lotniska, o którym mowa w art. 188a ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1,
- 3) usuwaniem przeszkód lotniczych, które nie są obiektami budowlanymi, a stanowią zagrożenie bezpieczeństwa ruchu lotniczego,
- 4) wydaniem promesy zezwolenia, o której mowa w art. 57 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, i zezwoleniem na założenie lotniska, o którym mowa w art. 55 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1

– stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

2. Postępowania w przedmiocie wydania decyzji określającej zakres naruszenia oraz termin usunięcia nieprawidłowości wszczęte na podstawie art. 29 ustawy zmienianej w art. 1 i niezakończone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy podlegają umorzeniu.

3. Zarządzający lotniskiem zobowiązany przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy do przeprowadzenia analizy przepustowości przeprowadza analizę w terminie miesiąca od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 15. Przepis art. 205c ust. 7 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się wyłącznie do przewozów lotniczych wykonanych po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy oraz przewozów lotniczych niewykonanych, które miały być wykonane po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 16. Przepisu art. 87⁶ pkt 1 lit. a i pkt 2 lit. a ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie stosuje się do obiektów budowlanych istniejących lub rozbudowywanych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 17. Opłatę lotniczą za sprawowanie bieżącego nadzoru nad podmiotami, o których mowa w:

- 1) art. 26a ust. 1 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, posiadającymi certyfikat w zakresie działalności wykonywanej poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wydany przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, w przypadku gdy ważność certyfikatu kończy się w okresie krótszym niż pełnych 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy – wnosi się w wysokości proporcjonalnej do liczby pełnych miesięcy kalendarzowych ważności tego certyfikatu od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy;
- 2) art. 26a ust. 1 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, posiadającymi certyfikat w zakresie działalności wykonywanej poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wydany przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, którym cofnięto certyfikat lub które zawiesiły prowadzoną działalność po wejściu w życie niniejszej ustawy, a przed upływem 12 miesięcy od dnia jej wejścia w życie – wnosi się proporcjonalnie do liczby pełnych miesięcy wykonywania działalności;
- 3) art. 26a ust. 1 pkt 3a ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, posiadającymi wykaz zatwierdzeń szczególnych, zgłoszenie wykonywania zarobkowych operacji specjalistycznych, zgłoszenie wykonywania operacji niezarobkowych skomplikowanym statkiem powietrznym z napędem silnikowym lub zezwolenie na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka, wydanych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy – wnosi się w ciągu 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, jeżeli podmiot prowadził działalność przed jej wejściem w życie;
- 4) art. 26a ust. 1 pkt 3a ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, posiadającymi wykaz zatwierdzeń szczególnych, zgłoszenie wykonywania zarobkowych operacji specjalistycznych, zgłoszenie wykonywania operacji niezarobkowych skomplikowanym statkiem powietrznym z napędem silnikowym lub zezwolenie na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka, wydanych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, którym cofnięto zatwierdzenie, informację o przyjęciu zgłoszenia lub które zawiesiły prowadzoną działalność po wejściu w życie niniejszej ustawy, a przed upływem 12 miesięcy od dnia jej wejścia w życie – wnosi się proporcjonalnie do liczby pełnych miesięcy wykonywania działalności.

Art. 18. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 30, art. 59a ust. 5 i 6, art. 67 ust. 6, art. 67g, art. 71e pkt 1, art. 87a ust. 4, art. 92, art. 108 ust. 8, art. 109 ust. 8, art. 112 ust. 1, art. 121 ust. 6 pkt 1, art. 128b ust. 4, art. 130 ust. 9, art. 145a ust. 2, art. 163, art. 172, art. 187, art. 189 ust. 2, art. 191 ust. 14 oraz art. 202 pkt 1 ustawy, o której mowa w art. 1, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych odpowiednio na podstawie art. 30, art. 59a ust. 5 i 6, art. 67 ust. 6, art. 67g, art. 71e, art. 87a ust. 4, art. 92, art. 108 ust. 14, art. 109 ust. 9, art. 112 ust. 1, art. 121 ust. 6 pkt 1, art. 128b ust. 4, art. 130g, art. 145a ust. 5, art. 163, art. 172, art. 187, art. 187a, art. 189 ust. 2, art. 191 ust. 23 oraz art. 202 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez 18 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 19. Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 83 lit. b–e, g oraz h i art. 1 pkt 85, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2019 r.

Lp.	Wyszczególnienie naruszeń	Wysokość kary w zł
I	II	III
1.	Naruszenie przepisów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiającego szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego	
1.1.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 1.1.1, pkt 1.1.2.2 zdanie drugie, pkt 1.1.2.3 i pkt 1.1.3.3 załącznika do rozporządzenia	30 000
1.2.	Naruszenie obowiązków o których mowa w pkt 1.2.1.1–1.2.2.6, pkt 1.2.3.1–1.2.3.4, pkt 1.2.3.7, pkt 1.2.6.3, pkt 1.2.6.7–1.2.7.5 załącznika do rozporządzenia	50 000
1.3.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 1.3.1.1–1.3.1.6, pkt 1.3.2.1 i pkt 1.3.2.2 załącznika do rozporządzenia	50 000
1.4.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 1.4.1.1, pkt 1.4.1.2, pkt 1.4.2.1 i pkt 1.4.4.1 załącznika do rozporządzenia	50 000
1.5.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 1.5 załącznika do rozporządzenia	30 000
1.6.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 3.1.1.1, pkt 3.1.1.3 i pkt 3.1.3 załącznika do rozporządzenia	50 000
1.7.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 3.2.1.1, pkt 3.2.2.1–3.2.2.4 załącznika do rozporządzenia	30 000
1.8.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 4.1.1.1–4.1.1.6, pkt 4.1.1.9, pkt 4.1.1.10 zdanie pierwsze, drugie i czwarte, pkt 4.1.1.11, pkt 4.1.2.1–4.1.2.9, pkt 4.1.2.11 i pkt 4.1.3.1 załącznika do rozporządzenia	50 000
1.9.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 4.4	50 000

	załącznika do rozporządzenia	
1.10.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 5.1.1–5.1.4 i pkt 5.1.7 załącznika do rozporządzenia	50 000
1.11.	Naruszenie obowiązków o których mowa w pkt 5.2.1 i pkt 5.2.2 załącznika do rozporządzenia	30 000
1.12.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 5.3.1.1–5.3.2.1 załącznika do rozporządzenia	20 000
1.13.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 5.4 załącznika do rozporządzenia	50 000
1.14.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 6.2.1.1, pkt 6.2.1.2, pkt 6.2.1.4–6.2.1.6 załącznika do rozporządzenia	50 000
1.15.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 6.3.1.3, pkt 6.3.2.1–6.3.2.3, pkt 6.3.2.5, pkt 6.3.2.6 lit. a, b, d–g, pkt 6.3.2.7 zdanie pierwsze, pkt 6.3.2.8 i pkt 6.3.2.9 zdanie pierwsze załącznika do rozporządzenia	30 000
1.16.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 6.4.1.3, pkt 6.4.2.1 i pkt 6.4.2.2 załącznika do rozporządzenia	30 000
1.17.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 6.5.1, pkt 6.5.3 i pkt 6.5.4 załącznika do rozporządzenia	30 000
1.18.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 6.6 załącznika do rozporządzenia	30 000
1.19.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 6.8.3 i pkt 6.8.5.4 załącznika do rozporządzenia	30 000
1.20.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 7.1.1 i pkt 7.1.2 załącznika do rozporządzenia	30 000
1.21.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 7.2 załącznika do rozporządzenia	30 000
1.22.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 8.1.1.1, pkt 8.1.1.2, pkt 8.1.2.1, pkt 8.1.2.3, pkt 8.1.4.1–8.1.4.3, pkt 8.1.4.4 zdanie drugie i trzecie, pkt 8.1.4.5–8.1.4.7, pkt 8.1.5.1 i pkt 8.1.5.2 załącznika do rozporządzenia	50 000
1.23.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 8.3.1 i pkt 8.3.2 załącznika do rozporządzenia	30 000

1.24.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 9.1.1.1, pkt 9.1.1.3, pkt 9.1.2.1, pkt 9.1.2.3, pkt 9.1.3.1–9.1.3.3, pkt 9.1.3.4 zdanie drugie i trzecie, pkt 9.1.3.5–9.1.3.7 i pkt 9.1.4 załącznika do rozporządzenia	50 000
1.25.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 9.3.1 i pkt 9.3.2 załącznika do rozporządzenia	30 000
1.26.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 11.1.1–11.1.3, pkt 11.1.5–11.1.8 załącznika do rozporządzenia	30 000
1.27.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 11.2.1.11, pkt 11.2.1.2, pkt 11.2.1.4, pkt 11.2.2–11.2.7 załącznika do rozporządzenia	30 000
1.28.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 11.3 załącznika do rozporządzenia	30 000
1.29.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 11.4 załącznika do rozporządzenia	30 000
1.30.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 11.5.1 i pkt 11.5.2 załącznika do rozporządzenia	30 000
1.31.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 12.1.1, pkt 12.1.2.2–12.1.4 załącznika do rozporządzenia	50 000
1.32.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 12.2.2 i pkt 12.2.4 załącznika do rozporządzenia	30 000
1.33.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 12.4.1, pkt 12.4.2.1, pkt 12.4.2.5–12.4.2.9 załącznika do rozporządzenia	50 000
1.34.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 12.5.1.1 zdanie pierwsze, czwarte–siódme, pkt 12.5.1.2–12.5.1.4, pkt 12.5.2.1–12.5.2.4 załącznika do rozporządzenia	30 000
1.35.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 12.6.1 i pkt 12.6.2 załącznika do rozporządzenia	50 000
1.36.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 12.7.1, pkt 12.7.2.2 załącznika do rozporządzenia	50 000
1.37.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 12.9.1.1, pkt 12.9.1.2, pkt 12.9.1.4–12.9.1.6, pkt 12.9.1.8, pkt 12.9.2.2–12.9.2.8, pkt 12.9.3.1, pkt 12.9.3.3–12.9.3.6, pkt 12.9.3.8–	30 000

	12.9.3.11, pkt 12.9.3.13 i pkt 12.9.3.15 załącznika do rozporządzenia	
1.38.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 12.11.1 akapity 3–5, pkt 12.11.2.1, pkt 12.12.1, pkt 12.12.2.2–12.12.2.4 załącznika do rozporządzenia	50 000
2.	Naruszenie przepisów 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 uchylającego rozporządzenie (WE) nr 2320/2002	
2.1.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w art. 12	10 000
2.2.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w art. 13	10 000
2.3.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w art. 14	10 000

Załącznik nr 2

Lp.	Wyszczególnienie naruszeń	Wysokość kary w zł
I	II	III
	Naruszenie przepisów rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008	
1.	Użytkowanie statku powietrznego niezgodnie z zatwierdzonym wykazem wyposażenia Minimalnego (MEL) lub z przekroczeniem jego ograniczeń	5 000
2.	Wykonywanie operacji lotniczych bez posiadania zatwierdzenia szczególnego wpisanego do specyfikacji operacyjnej AOC albo wykazu zatwierdzeń szczególnych	10 000
3.	Przewóz materiałów niebezpiecznych bez uzyskania od właściwego organu zatwierdzenia do wykonywania takich operacji	10 000
4.	Niezgłoszenie zdarzenia lub incydentu z udziałem materiałów niebezpiecznych	10 000
5.	Przewóz materiałów niebezpiecznych niezgodnie z warunkami określonymi w Instrukcjach Technicznych w rozumieniu pkt 119 załącznika I	10 000
6.	Skasowanie zapisów rejestratorów pokładowych, co stanowi naruszenie obowiązku, o którym mowa w CAT.GEN.MPA.105 lit. a pkt 10 załącznika IV	10 000
7.	Nieprzekazanie do Prezesa Urzędu informacji, o których mowa w CAT.OP.MPA.315 załącznika IV	5 000

Lp.	Wyszczególnienie naruszeń	Wysokość kary w zł
I	II	III
	Naruszenie przepisów rozporządzenia Komisji (UE) nr 139/2014 ustanawiającego wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008	
1.	Nieuzyskanie zatwierdzenia Prezesa Urzędu przed wprowadzeniem zmiany mającej wpływ na warunki certyfikatu, podstawę certyfikacji oraz wyposażenie lotniska o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa lub mającej wpływ na elementy systemu zarządzania wykorzystywanego przez zarządzającego lotniskiem, wbrew ADR.OR.B.040 lit. a i b załącznika III	10 000
2.	W przypadku wystąpienia na lotnisku stanu zagrażającego bezpieczeństwu niepodjęcie niezwłocznie wszelkich niezbędnych działań w celu zapewnienia, by części lotniska stanowiące zagrożenie dla bezpieczeństwa nie były wykorzystywane przez statki powietrzne, wbrew obowiązkowi określone w ADR.OR.C.005 lit. d załącznika III	20 000
3.	Niewykazanie wdrożenia działań naprawczych w terminie uzgodnionym z Prezesem Urzędu, wbrew obowiązkowi określone w ADR.OR.C.20 lit. c załącznika III	10 000
4.	Niewdrożenie środków bezpieczeństwa, w tym wytycznych bezpieczeństwa wskazanych przez Prezesa Urzędu, wbrew obowiązkowi określone w ADR.OR.C.025 załącznika III	20 000

Lp.	Wyszczególnienie naruszeń	Wysokość kary w zł
I	II	III
	Naruszenie przepisów 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	
1.	Naruszenie obowiązku zawierania obowiązujących warunków przewozu lotniczego, o których mowa w art. 23 ust. 1 zdanie 1, w oferowanych lub opublikowanych taryfach lotniczych i stawkach lotniczych	do 12 000
2.	Naruszenie obowiązku wskazywania w ofercie lub publikacji ostatecznej ceny, którą należy zapłacić, o której mowa w art. 23 ust. 1 zdanie 2	do 20 000
3.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w art. 23 ust. 1 lit. a–d, polegające na nieujawnianiu, o ile występują, kwot wymienionych w art. 23 ust. 1 lit. a–d	do 16 000
4.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w art. 23 ust. 1 lit. a–d, polegające na podawaniu informacji o poszczególnych częściach składowych ceny w sposób łączny, jako jedną kwotę należną	do 8 000
5.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 23 ust. 1, polegające na nieprzekazywaniu informacji o dodatkowych dopłatach do ceny na początku procesu rezerwacji w sposób wyraźny, przejrzysty i umożliwiający wyrażenie przez klienta zgody na zasadzie opcjonalnej (opt-in)	do 8 000

UZASADNIENIE

Organy Unii Europejskiej są bardzo aktywne w obszarze wprowadzania nowych rozwiązań i przepisów w dziedzinie lotnictwa cywilnego. Jakkolwiek większość z przyjmowanych aktów to rozporządzenia, które są bezpośrednio stosowane w państwach członkowskich Unii Europejskiej, tym niemniej część rozwiązań musi być rozwinięta w ramach szczegółowych przepisów prawa krajowego. Niniejsza nowelizacja ma na celu wdrożenie takich rozwiązań.

Przewidywane w niniejszym projekcie dostosowanie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629 i 1637) do nowych lub znowelizowanych przepisów Unii Europejskiej dotyczy zagadnień praw pasażerów, żeglugi powietrznej, personelu lotniczego, techniki lotniczej, lotniczej działalności gospodarczej i transportu lotniczego, operacji lotniczych, lotnisk oraz ochrony lotnictwa cywilnego.

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze ma na celu dostosowanie przepisów do rozwiązań zawartych w:

- 1) dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/11/UE z dnia 21 maja 2013 r. w sprawie alternatywnych metod rozstrzygania sporów konsumenckich oraz zmiany rozporządzenia (WE) nr 2006/2004 i dyrektywy 2009/22/WE (Dz. Urz. UE L 165 z 18.06.2013, str. 63), zwanej dalej „dyrektywą ADR”,
- 2) rozporządzeniu Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 14 z 22.01.1993, str. 1, z późn. zm.), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 95/93/WE”,
- 3) rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 261/2004 z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającym wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dłuższego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz. Urz. UE L 46 z 17.02.2004; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 10), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 261/2004/WE”,
- 4) rozporządzeniu (WE) nr 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 (Dz. Urz. UE L 138 z 30.04.2004, str. 1, z późn. zm.), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 785/2004/WE”,
- 5) rozporządzeniu (WE) nr 847/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie negocjacji i wykonania umów dotyczących usług lotniczych między Państwami Członkowskimi a państwami trzecimi (Dz. U. UE L 157 z 30.04.2004, str. 7),
 - 6) rozporządzeniu (WE) Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2006/2004 z dnia 27 października 2004 r. w sprawie współpracy między organami krajowymi odpowiedzialnymi za egzekwowanie przepisów prawa w zakresie ochrony konsumentów („Rozporządzenie w sprawie współpracy w dziedzinie ochrony konsumentów”) (Dz. U. UE L 364 z 9.12.2004, str. 1), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 2006/2004/WE”,
 - 7) rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz. Urz. UE L 97 z 09.04.2008, str. 72, z późn. zm.), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 300/2008/WE”,
 - 8) rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 293 z 31.10.2008, str. 3), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 1008/2008/WE”,
 - 9) rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiającym szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. UE L 299 z 14.11.2015, str. 1), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 2015/1998/UE”,
 - 10) rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1034/2011 z dnia 17 października 2011 r. w sprawie nadzoru nad bezpieczeństwem w zarządzaniu ruchem lotniczym i służbach żeglugi powietrznej oraz zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 691/2010 (Dz. Urz. UE L 271 z 18.10.2011, str. 15),
 - 11) rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 1035/2011 z dnia 17 października 2011 r. ustanawiającym wspólne wymogi dotyczące zapewniania

- służb żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 482/2008 i (UE) nr 691/2010 (Dz. Urz. UE L 271 z 18.10.2011, str. 23, z późn. zm.),
- 12) rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiającym wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 311 z 25.11.2011, str. 1, z późn. zm.), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 1178/2011/UE”,
 - 13) rozporządzeniu Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiającym przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz. Urz. UE L 224 z 21.08.2012, str. 1, z późn. zm.), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 748/2012”,
 - 14) rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiającym wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniającym rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010 (Dz. Urz. UE L 281 z 13.10.2012, str. 1), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 923/2012/UE”,
 - 15) rozporządzeniu Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiającym wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 296 z 25.10.2012, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 965/2012/UE”,
 - 16) rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 390/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiającym system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych (Dz. Urz. UE L 128 z 09.05.2013, str. 1), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 390/2013/UE”,
 - 17) rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 391/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiającym wspólny system opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej, (Dz. Urz. UE L 128 z 09.05.2013, str. 31), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 391/2013/UE”,

- 18) rozporządzeniu Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiającym wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 44 z 14.02.2014, str. 1),
- 19) rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylecia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007 (Dz. Urz. UE L 122 z 24.04.2014 r., str. 18), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 376/2014/UE”,
- 20) rozporządzeniu Komisji (UE) nr 452/2014 z dnia 29 kwietnia 2014 r. ustanawiającym wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące operacji lotniczych wykonywanych przez operatorów z państw trzecich zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. L 133 z 6.05.2014 r., str. 12), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 452/2014/UE”,
- 21) rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdadności do lotów statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. UE L 362 z 17.12.2014, str. 1), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 1321/2014/UE”,
- 22) rozporządzeniu Komisji (UE) 2015/340 z dnia 20 lutego 2015 r. ustanawiającym wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące licencji i certyfikatów kontrolerów ruchu lotniczego zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, zmieniającym rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 i uchylającym rozporządzenie Komisji (UE) nr 805/2011 (Dz. Urz. UE L 63 z 06.03.2015, str. 1), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 340/2015/UE”,
- 23) rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014

i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE L 212 z 22.08.2018, str. 1), zwane dalej „rozporządzeniem nr 1139/2018/UE”

– oraz ich zmian.

Zmiany proponowane w poszczególnych obszarach lotnictwa cywilnego, dotyczące kolejno: zagadnień ogólnych, lotnisk, ochrony lotnictwa cywilnego, operacji lotniczych, personelu lotniczego, praw pasażerów, techniki lotniczej, transportu lotniczego, zarządzania bezpieczeństwem oraz żeglugi powietrznej, przedstawiają się następująco.

Zagadnienia ogólne:

Zaproponowana zmiana w art. 21 ust. 2c polega na uregulowaniu kwestii informowania o czynnościach podejmowanych przez Prezesa Urzędu przy rozstrzyganiu o odstępstwach od istotnych wymagań ustanowionych rozporządzeniem nr 2018/1139/UE oraz rozporządzeniach wykonawczych do niego. Obecne brzmienie przepisu zobowiązuje Prezesa Urzędu do publikacji decyzji administracyjnych, co jest niezgodne z pierwotną intencją projektodawcy nowelizacji z roku 2011, która wprowadziła ten przepis do ustawy – Prawo lotnicze. Obecnie zaproponowane brzmienie jest doprecyzowaniem zgodnym z pierwotnym *ratio legis* dla tego przepisu. Intencją jest, by Prezes Urzędu mógł zastosować art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego, tzn. aby skutek doręczenia decyzji administracyjnych, postanowień i innych pism w toku postępowania administracyjnego w sprawie odstępstwa mógł się także dokonać poprzez obwieszczenie w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Regulacja ta dotyczyć ma sytuacji, kiedy w postępowaniu jest wiele stron.

W art. 21 ust. 2c ustawy – Prawo lotnicze wprowadzona także została zmiana legislacyjna polegająca na dodaniu publikatora ustawy – Kodeks postępowania administracyjnego, z uwagi na fakt, że jest to pierwszy przepis, w którym pojawia się odesłanie do tej ustawy. W wyniku tej zmiany konieczna była odpowiednia korekta legislacyjna w art. 26n ustawy, a w konsekwencji konieczność rozszerzenia nowelizacji w tym zakresie.

W art. 23 ust. 2 pkt 2 ustawy – Prawo lotnicze wprowadzona została zmiana będąca wynikiem zaproponowanej w projekcie zmiany art. 21 ust. 2 pkt 16 polegającej na wprowadzeniu możliwości wydawania przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

wytycznych nie tylko w sprawach technicznych, ale i o odmiennym charakterze. Wytyczne w swojej naturze nie mają charakteru wiążącego i ich celem jest ułatwienie podmiotom lotniczym realizacji obowiązujących przepisów normatywnych. Pozostawienie art. 23 ust. 2 pkt 2 w niezmienionym brzmieniu spowodowałoby brak spójności pomiędzy obiema regulacjami.

W art. 27 ust. 2 nowelizowanej ustawy uzupełniono krąg podmiotów podlegających kontroli Prezesa Urzędu o użytkowników cywilnych statków powietrznych oraz użytkowników cywilnych statków powietrznych niewpisanych do rejestru statków powietrznych (pkt 1) oraz członków personelu pokładowego (pkt 3). Odpowiednio też zmieniono treść art. 27 ust. 3 pkt 1 i 3 ustawy i dodano pkt 7 i 8, określając tym samym, iż w trakcie wykonywanej kontroli, pracownikom urzędu przysługuje prawo wstępu na pokład statku powietrznego i pozostawania w nim podczas operacji lotniczych (jako miejsca operacji lotniczych) oraz żądania udzielenia ustnych wyjaśnień na miejscu kontroli (zgodnie z art. 3 ust. 5 rozporządzenia nr 965/2012/UE i przepisu ORO.GEN.140 załącznika III tego rozporządzenia).

Nowelizacja wprowadza w art. 27 ust. 2a możliwość przeprowadzania kontroli niezapowiedzianych, które na płaszczyźnie prawa lotniczego mają niebagatelne znaczenie. Celem takiego rodzaju kontroli jest podniesienie poziomu wykrywalności praktyk naruszających przepisy prawa lotniczego a tym samym podniesienie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. *Ratio legis* wprowadzenia kontroli niezapowiedzianych stanowi również prawo Unii Europejskiej, w tym art. 3 ust. 3 rozporządzenia 965/2012/UE, zgodnie z którym państwa członkowskie dopilnowują, aby właściwe organy dysponowały niezbędnymi środkami, pozwalającymi im zapewnić nadzór nad wszystkimi osobami i organizacjami objętymi ich programem nadzoru. W myśl art. 3 ust. 5 tego rozporządzenia – pracownicy upoważnieni przez właściwy organ do realizacji zadań w zakresie certyfikacji i/lub nadzoru są uprawnieni m.in. do prowadzenia audytów, dochodzeń, ocen, inspekcji, w tym inspekcji na płycie i niezapowiedzianych inspekcji.

Warto dodać, że kontrole niezapowiedziane przewidziane są również innymi przepisami prawa Unii Europejskiej:

- 1) kontrole zgodności dot. testów ochrony – pkt 5.3 załącznika II do rozporządzenia 300/2008,

- 2) sprawdzenie spełnienia wymagań przez organizacje, które uzyskały odpowiednio certyfikat, zezwolenie albo zgłoszenie – ARO.GEN.300 lit. b pkt 3 rozporządzenia nr 965/2012/UE,
- 3) nadzór nad posiadaczami certyfikatów – ADR.AR.C.005 lit. b pkt 3 i lit. d rozporządzenia nr 139/2014/UE.

Mając więc na uwadze potrzebę przeprowadzania kontroli u podmiotu bez wcześniejszego zawiadomienia, w proponowanej nowelizacji, wprowadzono przepisy szczególne wobec ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2016 r. poz. 1829, z późn. zm.), które dają możliwość jej przeprowadzania bez zapowiedzi. Przyjęto rozwiązania, które stanowią, iż kontrole niezapowiedziane statków powietrznych i członków ich załóg przeprowadza się po okazaniu legitymacji służbowej.

W art. 27 ust. 3a dodano także pkt 5, zgodnie z którym w trakcie wykonywanej kontroli Prezes Urzędu może w drodze decyzji administracyjnej dokonać wstrzymania lub ograniczenia prowadzonej działalności w ramach certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC), organizacji zgłaszających działalność oraz operacji specjalistycznych w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości poziomu 1, o której mowa w ARO.GEN.350 lit. b załącznika II do rozporządzenia nr 965/2012/UE.

Zaproponowane w projekcie (art. 27 ust. 7) rozwiązanie dotyczące możliwości przeprowadzenia kontroli niezapowiedzianych statków powietrznych i ich załóg oraz lotnisk wynika z faktu, że np. statek powietrzny, który został zgłoszony jako zdolny do lotu, oraz personel zaangażowany w przygotowanie i realizację operacji lotniczej winni być zawsze przygotowani do bezpiecznego wykonania operacji lotniczej i spełniać wszystkie wymagania operacyjne. Prezes Urzędu kontroluje te elementy w rzeczywistym środowisku wykonania operacji. Istota kontroli polega na zapewnieniu bezpieczeństwa osób trzecich, zarówno pasażerów, jak i osób na ziemi. Należy jednocześnie zwrócić uwagę na fakt, iż kontrole niezapowiedziane stosowane są także na gruncie innych przepisów prawa krajowego, np. w transporcie drogowym kierowcy (przedsiębiorcy) nie są uprzedzani o kontroli policji czy inspekcji transportu drogowego, a cel tych kontroli jest taki sam – zapewnienie bezpieczeństwa, życia i zdrowia ludzkiego. Rozmiar szkód spowodowanych wśród osób trzecich w przypadku katastrofy lotniczej byłby olbrzymi. Jednocześnie art. 5 Konstytucji mówi, że

Rzeczpospolita Polska zapewnia bezpieczeństwo obywateli. Swoboda działalności gospodarczej nie może być nadrzędna nad zapewnieniem bezpieczeństwa, zdrowia i życia obywateli (zarówno pasażerów, jak i osób na ziemi). Prezes Urzędu nadzoruje bezpieczne wykonywanie operacji lotniczych, realizując w ten sposób również zasady konstytucyjne. Kontrolujący przeprowadzaliby kontrole w oparciu o upoważnienie, o którym mowa w rozporządzeniu o kontroli.

W projekcie nowelizacji uwzględniono również odmienności co do zakresu protokołu kontroli względem różnych grup podmiotów. Przewidziano trzy grupy kontrolowanych podmiotów (podmioty certyfikowane, podmioty zgłaszające działalność lub posiadające zezwolenia na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka oraz pozostałe podmioty) i wprowadzono przepisy dające możliwość zastosowania przez organ nadzoru odpowiedniej reakcji dla każdej z tych grup w przypadku bezskutecznego upływu terminu do usunięcia stwierdzonych w protokole nieprawidłowości.

W toku stosowania dotychczasowego przepisu art. 29 ustawy zidentyfikowano wiele niespójności tego przepisu z innymi przepisami ustawy, które powodują duże problemy w prowadzeniu postępowań administracyjnych. Przede wszystkim obszary regulacji ustawowej określone w art. 29 ustawy – Prawo lotnicze i w art. 161 ust. 5 ustawy w odniesieniu do podmiotu, który jest posiadaczem certyfikatu, zachodzą na siebie i nie są spójne, ponadto niewykonanie obowiązków określonych decyzjami wydawanymi na podstawie art. 29 ustawy – Prawo lotnicze jest bezsankcyjne. Dlatego zmiana ustawy przede wszystkim polega na usunięciu rozwiązań nakładających obowiązek wydawania decyzji określającej zakres naruszenia oraz termin usunięcia nieprawidłowości, na rzecz rozwiązania, iż zakres naruszenia oraz termin usunięcia nieprawidłowości określa się w protokole kontroli. Protokół kontroli, jakkolwiek nie jest decyzją administracyjną, to i tak będzie mógł być zaskarżony skargą do wojewódzkiego sądu administracyjnego, jako akt lub czynność z zakresu administracji publicznej dotycząca uprawnień lub obowiązków wynikających z przepisów prawa, zgodnie z art. 3 ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2016 r. poz. 78, z późn. zm.). Dodatkowo w doktrynie postępowania administracyjnego w ujęciu materialnym przez decyzję rozumie się „oparte na przepisach prawa administracyjnego władcze, jednostronne oświadczenie woli organu administracji publicznej, określające sytuację prawną konkretnie wskazanego adresata

w indywidualnie oznaczonej sprawie” (por. J. Lang, J. Służewski (red.), M. Wierzbowski, A. Wiktorowska, Polskie prawo administracyjne, Warszawa 1995, s. 190). Z orzecznictwa należy zwłaszcza wymienić uchwałę Izby Cywilnej i Administracji Sądu Najwyższego z dnia 5 lutego 1988 r., III AZP 1/88, OSPiKA 1989, z. 3, poz. 59, w której sąd ten, nawiązując do ustaleń doktryny, stwierdził, że określa ona materialne pojęcie decyzji, „przez którą rozumie się kwalifikowany akt administracyjny, stanowiący przejaw woli organów administracyjnych w państwie, wydany na podstawie powszechnie obowiązującego prawa administracyjnego lub finansowego, o charakterze władczym i zewnętrznym, rozstrzygający konkretną sprawę, konkretnie określonej osoby fizycznej i prawnej w postępowaniu unormowanym przez przepisy proceduralne”. Analizując zakres decyzji z art. 29 ustawy, stwierdzić trzeba, że jedynym władczym rozstrzygnięciem jest określenie „terminu usunięcia nieprawidłowości”. Zakresu naruszenia nie można traktować jako rozstrzygnięcia w decyzji, bo nieprawidłowości zostały już wcześniej określone w protokole kontroli. Określenie zaś w decyzji administracyjnej „terminu usunięcia nieprawidłowości” nie stanowi także władczego rozstrzygnięcia konkretnej sprawy *sensu stricte*. Dodatkowo konieczność prowadzenia postępowania administracyjnego na podstawie art. 29 ustawy – Prawo lotnicze koliduje z innymi postępowaniami, które powinny zostać wszczęte, gdy na skutek kontroli stanu faktycznego w zakresie przestrzegania przepisów przez podmiot ustalone zostanie, że tych przepisów on nie przestrzega, np. postępowania dotyczące zawieszenia, cofnięcia certyfikatu, ale także w sprawie wykreślenia lotniska z rejestru (art. 72 ust. 2 ustawy) czy nałożenia kary administracyjnej. Projektodawca proponuje takie ukształtowanie przepisów o kontroli, protokole kontroli, aby doprowadzić do modelowego rozwiązania, że ustala się w protokole kontroli nieprawidłowości i określa się termin ich usunięcia. Natomiast w przypadku upływu terminu i nieusunięcia nieprawidłowości dopiero mogą zaistnieć sankcje polegające albo na wszczęciu postępowań administracyjnych o nałożenie kary pieniężnej albo innych sankcji administracyjnych polegających na zawieszeniu, cofnięciu posiadanych uprawnień albo innych sankcji przewidzianych przepisami ustawy. Dlatego też, z uwagi na skutki, jakie mają dla kontrolowanego podmiotu stwierdzone podczas kontroli nieprawidłowości, wpisywane do protokołu sporządzanego przez kontrolującego, zasadnym jest, aby każdorazowo kontrolowany podmiot miał wiedzę na temat grożących mu konsekwencji, w przypadku gdy nie usunie stwierdzonych podczas

kontroli nieprawidłowości. Uzupełniono więc regulację dotyczącą sporządzania protokołu w ust. 5a i 5b art. 28 ustawy poprzez odesłanie do stosowania art. 161 ust. 5 i 6 ustawy, w przypadku podmiotów certyfikowanych oraz odpowiednie stosowanie tych przepisów wobec podmiotów zgłaszających działalność lub posiadających zezwolenie na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka. Dla innych rodzajów operacji niż powyższe będzie stosowana norma ujęta w ust. 5c omawianego artykułu. Takie rozwiązanie zapewnia również równe traktowanie podmiotów niezależnie od rodzaju działalności lotniczej, jaką wykonują.

W art. 29b wprowadza się przepisy szczególne w zakresie określenia zakresu naruszeń i ich dokumentowania w protokole kontroli, a także obowiązek zatwierdzania programu naprawczego w stosunku do przepisów art. 28.

Upoważnienie do wydania rozporządzenia zawarte w art. 163 zostało przeredagowane w celu doprecyzowania zakresu spraw przekazanych do uregulowania w akcie podustawowym. W pkt 1 przesądzono, że w rozporządzeniu określone zostaną wymagania, jakie powinny spełniać podmioty ubiegające się o poszczególne certyfikaty. Zrezygnowano natomiast z określania w rozporządzeniu kryteriów oceny, ponieważ pokrywa się to z zakresem dotyczącym wymagań, jakie podmiot powinien spełnić, aby uzyskać certyfikat.

Lotniska:

Zmiany zaproponowane w przedmiotowym projekcie w zakresie lotnisk mają na celu wdrożenie wymagań UE dla lotnisk, zawartych w rozporządzeniu nr 139/2014/UE, które weszło w życie w dniu 6 marca 2014 r. W tym samym dniu wydano również przepisy uzupełniające do tego rozporządzenia wydane decyzjami Dyrektora Wykonawczego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) 2014/012/R oraz 2014/013/R, tj.: specyfikacje certyfikacyjne (CertificationSpecification – CS), akceptowalne sposoby spełnienia wymagań (AcceptableMeans of Compliance – AMC) oraz materiały stanowiących wytyczne (GuidanceMaterial – GM).

Dotychczas wymagania w zakresie certyfikacji lotnisk były oparte głównie o Załącznik 14 „Lotniska” Tom I „Projektowanie i eksploatacja lotnisk” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., którego normy i zalecane metody postępowania zostały wdrożone w prawie krajowym. Nowe przepisy UE, które także zostały opracowane na podstawie Załącznika

14 ICAO, całkowicie zastąpią wymagania ICAO oraz wdrażające je regulacje krajowe w odniesieniu do lotnisk objętych tymi przepisami. W ciągu czterech lat, tj. do dnia 31 grudnia 2017 r., państwa członkowskie miały rozpocząć stosowanie wymagań UE dla lotnisk, w tym dostosować swoje przepisy, a także odpowiednio przygotować organ odpowiedzialny za certyfikację, którym w Polsce jest Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwany dalej „Prezesem Urzędu”. W tym czasie zarządzający lotniskami i lotniska musieli także dostosować się do wymagań UE, aby następnie, zgodnie z art. 6 i art. 7 rozporządzenia nr 139/2014/UE, uzyskać nowy certyfikat lotniska wydany zgodnie w wymaganiami UE.

Rozporządzenie bazowe nr 2018/1139/UE oraz rozporządzenie nr 139/2014/UE są wiążące i stosowane bezpośrednio we wszystkich państwach członkowskich Unii Europejskiej i co do zasady nie ma potrzeby tworzenia przepisów krajowych do ich wdrożenia. Natomiast pewne zmiany w przepisach krajowych, a nawet określenie niektórych wymagań, jest jednak w tym przypadku konieczne, gdyż prawo UE wyraźnie nakazuje, aby państwa członkowskie takie przepisy opracowały. Wynika to z art. 38 rozporządzenia nr 2018/1139/UE. Ponadto w treści rozporządzenia nr 139/2014/UE w kilku przypadkach Komisja Europejska daje możliwość lub nakazuje dookreślenie pewnych wymagań dotyczących np. procedur certyfikacji, audytów, inspekcji czy opracowania systemu zgłaszania zdarzeń. Te zadania stanowią materię ustawową albo wymagają uregulowania na poziomie rozporządzeń. Jak wspomniano wyżej, przepisy UE są uzupełnione przez AMC, CS i GM, które stanowią tzw. „soft law” i są integralną częścią wymagań dla lotnisk. Należy podkreślić, że wymagania w nich zawarte zostały transponowane z Załącznika 14 ICAO. Do tej pory wymagania te były wprowadzone w rozporządzeniach krajowych. Obecnie zmienia się ich status i zasady stosowania, np. CS muszą być określone w podstawie certyfikacji zatwierdzonej przez Prezesa Urzędu.

Mając świadomość, że nowe przepisy UE wprowadzają generalną zmianę w podejściu do certyfikacji i stosowania wymagań dla lotnisk, Urząd Lotnictwa Cywilnego opracował materiał informacyjny zawierający odpowiednie założenia merytoryczne, a w marcu 2014 r. przeprowadził konsultacje ze środowiskiem lotniczym, których przedmiotem był sposób wdrożenia w Polsce rozporządzenia nr 139/2014/UE oraz CS, AMC i GM. Uwagi i propozycje rozwiązań nadesłane przez zarządzających lotniskami zostały przeanalizowane i wykorzystane zarówno przy opracowaniu koncepcji

wdrożenia i stosowania przepisów unijnych, jak i zmian do niniejszej ustawy. Należy podkreślić, że opinie odnoszące się do materiału konsultacyjnego przekazane przez zainteresowane podmioty w wielu kwestiach były rozbieżne.

Poszczególne zmiany ustawy związane z wdrożeniem przepisów UE dla lotnisk przedstawiają się następująco.

W art. 1 ust. 4 ustawy został rozszerzony katalog przepisów ustawy – Prawo lotnicze mających zastosowanie do lotnictwa państwowego. Zmiana ta wynika z potrzeb lotnictwa państwowego w zakresie właściwego utrzymania bezpieczeństwa lotów oraz właściwej ochrony otoczenia lotnisk wojskowych oraz lotnisk służb porządku publicznego, jak również skutecznego usuwania przeszkód lotniczych w zasięgu powierzchni ograniczających tych lotnisk.

Włączenie proponowanych artykułów do katalogu przepisów wymienionych w art. 1 ust. 4 stworzy warunki prawne dla Ministra Obrony Narodowej i ministra właściwego do spraw wewnętrznych do:

- 1) w obszarze usuwania drzew lub krzewów stanowiących przeszkodę lotniczą – uproszczenia i ujednoczenia zasad usuwania drzew lub krzewów stanowiących przeszkodę lotniczą dla lotnisk lotnictwa państwowego poprzez wprowadzenie zasady, podobnie jak w przypadku lotnisk cywilnych, usunięcia przeszkody na podstawie decyzji właściwego terytorialnie starosty, nie zaś Ministra Obrony Narodowej, co ma niebagatelne znaczenie, gdyż starosta ma większe możliwości wyegzekwowania realizacji takiej decyzji od obywatela niż Minister Obrony Narodowej;
- 2) w obszarze lokalizowania, prowadzenia ewidencji i oznakowania przeszkód lotniczych – zabezpieczenie interesu obronności i bezpieczeństwa państwa (tak jak jest to realizowane obecnie) w zakresie ochrony wysokościowej lotnisk lotnictwa państwowego oraz przestrzeni powietrznej wykorzystywanej przez państwowe statki powietrzne (w sytuacji gdy aktualnie obowiązujące przepisy wydane na podstawie art. 92 ustawy mają zostać uchylone) poprzez umożliwienie wyznaczania powierzchni ograniczających wokół lotnisk lotnictwa państwowego oraz dostosowanie ich parametrów do wymogów obowiązujących obecnie w NATO, które są tożsame z wymaganiami dla lotnisk cywilnych zawartymi w Załączniku nr 14 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej

w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., jak również umożliwienie wpływania na lokalizowanie, ewidencjonowanie i oznakowywanie w zasięgu powierzchni ograniczających lotnisk lotnictwa państwowego obiektów mogących stanowić przeszkody lotnicze;

- 3) w obszarze bezpieczeństwa operacji lotniczych – rozszerzenie, także na lotniska lotnictwa państwowego (do tej pory lotniska lotnictwa państwowego nie były chronione w tym zakresie), zakazu budowy lub rozbudowy obiektów budowlanych sprzyjających występowaniu zwierząt stwarzających zagrożenie dla ruchu statków powietrznych, zakazu hodowania lub wypuszczania ptaków stwarzających zagrożenie dla ruchu statków powietrznych oraz zakazu emitowania wiązek lasera lub światła w kierunku statku powietrznego, co znacząco wpłynie na poprawienie poziomu bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych, gdyż zarówno zwierzęta (zwłaszcza ptaki), jak i promienie lasera stanowią takie samo zagrożenie dla bezpieczeństwa cywilnych, jak i wojskowych (państwowych) statków powietrznych oraz ich załóg i pasażerów.

W obecnych regulacjach prawnych dotyczących lotnisk lotnictwa państwowego w zasadzie brak jest regulacji prawnych w wyżej wskazanych obszarach, wobec czego nowelizacja przepisów ustawy jest niezbędna w przedmiotowym zakresie. Nowelizacja ustawy w tym zakresie nie będzie powodowała skutków finansowych dla budżetu państwa.

Z kolei zmiana w art. 21 ust. 2 pkt 28 zostaje wprowadzona celem uporządkowania. Zgodnie z ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, gdy na danym terenie nie ma uchwalonego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, wówczas gmina ma obowiązek wydać inwestorowi warunki zabudowy. W poprzednim zapisie pominięte zostały gminy znajdujące się w otoczeniu lotniska wyznaczonego powierzchniami ograniczającymi przeszkody. Zasadnym jest zatem przyznanie Prezesowi Urzędu kompetencji do uzgadniania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego także dla tych terenów gmin, które znajdują się w otoczeniu lotniska. Zapewni to możliwość sprawowania przez Prezesa Urzędu kontroli nad wysokością planowanej przez gminę zabudowy na terenach znajdujących się w powierzchniach ograniczających przeszkody, określonych dla danego lotniska. Propozycja tej zmiany jest niezbędna ze względu na realizację zadań nałożonych na władzę lotniczą w drodze rozporządzenia nr 139/2014/UE zawartych w art. 8 – Zabezpieczenie otoczenia lotniska,

zgodnie z którym państwa członkowskie zapewniają przeprowadzenie konsultacji w sprawie wpływu na bezpieczeństwo budowli, które mają zostać wzniesione w granicach powierzchni ograniczających przeszkody i powierzchni zabezpieczenia przeszkodowego. Jednocześnie, stosownie do ww. przepisu prawa, państwa członkowskie mają zapewnić przeprowadzenie konsultacji w sprawie wpływu na bezpieczeństwo budowli, które mają zostać wzniesione poza granicami powierzchni ograniczających przeszkody i powierzchni zabezpieczenia przeszkodowego oraz innych powierzchni powiązanych z lotniskiem i wykraczających poza wysokość względną określoną przez państwa członkowskie.

W art. 54 w ust. 2a zmienia się zdanie pierwsze. Zgodnie z przyjętą w art. 59a ust. 1 klasyfikacją lotniska, które są objęte zakresem rozporządzenia nr 2018/1139/UE, a które otrzymały zwolnienie, o którym mowa w art. 2 ust. 7 tego rozporządzenia, powinny być certyfikowane zgodnie z przepisami krajowymi (zgodnie z wymaganiami, o których mowa w art. 59a ust. 1 pkt 2). W związku z tym dodano również ust. 2b dotyczący lotnisk, którym przyznano odstępstwo, o którym mowa w art. 2 ust. 7 rozporządzenia nr 2018/1139/UE – zakres przepisu został oparty na brzmieniu dotychczasowego art. 54 ust. 2a. Zmiana ust. 7c jest zmianą porządkową wynikającą ze zmienianej w projekcie struktury art. 92.

W art. 55 proponowana jest zmiana ust. 3 pkt 8. Wynika ona z wprowadzenia na poziom ustawy określenia „powierzchni ograniczających przeszkody”. W odniesieniu do uchylecia pkt 11 w art. 55 ust. 3 należy zauważyć, że zgodnie z ww. przepisem, do wniosku o zezwolenie na założenia lotniska należy dołączyć „decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach albo postanowienie o odmowie wszczęcia postępowania lub decyzję o umorzeniu postępowania w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, jeżeli założenie lotniska nie jest przedsięwzięciem w rozumieniu 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”. Takie brzmienie przepisu w niektórych wypadkach wymusza na inwestorach sztuczne składanie wniosków (wraz z załącznikami) o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jedynie w celu uzyskania postanowienia o odmowie wszczęcia lub decyzji o umorzeniu postępowania. W związku z powyższym w projekcie zaproponowano rezygnację z tego punktu.

Zmiana wprowadzana w art. 55 ust. 12 pkt 2 wynika ze zmiany numeracji i brzmienia art. 87 poprzez doprecyzowanie kompetencji Prezesa Urzędu w zakresie współuczestniczenia w kształtowaniu polityki przestrzennej oraz wydania opinii dot. dopuszczalnych wysokości zabudowy.

Zmiana art. 57 ust. 1a jest zmianą wynikową polegającą na usunięciu odniesienia do art. 55 ust. 3 pkt 11, który zostaje uchylony.

W odniesieniu do zmian w art. 59 ust. 2 ustawy należy wskazać, że w przepisie tym usunięto odniesienie do przepisów wydanych na podstawie ustawy – Prawo budowlane. Obecnie przepis ten może budzić wątpliwości w zestawieniu z art. 59 ust. 6 ustawy – Prawo lotnicze. Warunkiem wpisu do rejestru jest spełnienie wymagań m.in. określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 59a ust. 5, 6 lub 7 tej ustawy w zależności od tego, czy jest to lotnisko certyfikowane, lotnisko ograniczonej certyfikacji czy też lotnisko użytku wyłącznego. Obecnie przepis ten koliduje również z rozporządzeniem nr 139/2014/UE, zgodnie z którym wymagania techniczne do projektowania lotnisk określa EASA w wydanych decyzją Dyrektora Wykonawczego Specyfikacjach Certyfikacyjnych (CS). Zaproponowane rozwiązanie jest kompromisowe wobec wyników uzyskanych w ramach przeprowadzonego w marcu 2014 r. procesu konsultacji dotyczącego sposobu wdrożenia wymagań wynikających z ww. rozporządzenia oraz decyzji Dyrektora Wykonawczego EASA.

Zmiana w art. 59 ust. 6 wynika z faktu, że art. 59a ust. 1 będzie wskazywał trzy rodzaje lotnisk podlegających certyfikacji, a nie jak do tej pory dwa. Jest to zmiana wynikowa.

W art. 59a ust. 1 dodano przepis wskazujący wymagania, które powinno spełnić lotnisko dla samolotów ubiegające się o wydanie certyfikatu zgodnie z wymaganiami UE.

W obecnym stanie prawnym dla lotnisk, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. e rozporządzenia nr 2018/1139/UE, certyfikaty wydawać się będzie po spełnieniu wymagań tego rozporządzenia (art. 33–39, oraz załącznik VII) oraz jego przepisów wykonawczych określonych w rozporządzeniu nr 139/2014/UE, a nie po spełnieniu wymagań krajowych wydanych przez ministra właściwego do spraw transportu. W związku z tym przepisy art. 59a ust. 1 powinny zostać odpowiednio zmienione tak, aby odzwierciedlać faktyczny stan prawny. W okresie przejściowym, tzn. do dnia 31 grudnia 2017 r., lotniska dla samolotów posiadające certyfikat krajowy mogły go

posiadać i przedłużać na podstawie przepisów krajowych. W związku z upływem terminu na uzyskanie certyfikatu UE wszystkie lotniska dla samolotów spełniające warunki, o których mowa w art. 2 ust. 21 lit. e rozporządzenia nr 2018/1139/UE, muszą posiadać ten certyfikat. Wyjątkiem są sytuacje, w których udzielono takim lotniskom odstępstwa, o którym mowa w art. 2 ust. 7 rozporządzenia nr 2018/1139/UE. Dla lotnisk, które takie odstępstwo uzyskały, obowiązkiem będzie uzyskanie certyfikatu krajowego, zgodnie z przepisami wskazanymi w art. 59a ust. 1 pkt 2. Jednocześnie, pomimo rozesłanych do państw członkowskich przez Komisję Europejską NPA (Notice of proposed amendments) dotyczących przepisów w zakresie wymagań dla lotnisk dla śmigłowców, nic nie wskazuje na to, że przepisy takie zostaną wydane przed wejściem w życie przedmiotowej nowelizacji ustawy – Prawo lotnicze. W związku z tym istnieje konieczność uregulowania przepisów dla lotnisk dla śmigłowców na poziomie przepisów krajowych. Tym samym w art. 59a ust. 1 pkt 2 wskazano również przepisy krajowe, które dotyczą lotnisk dla śmigłowców, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. e rozporządzenia nr 2018/1139/UE. W art. 59a ust. 1 pkt 3 doprecyzowano przepisy, które muszą być spełnione, aby lotnisko mogło uzyskać tzw. „certyfikat ograniczony”.

W art. 59a dodano również ust. 1a i 1b, które regulują kwestie wydawania przez Prezesa Urzędu odstępstw, o których mowa w art. 2 ust. 7 rozporządzenia nr 2018/1139/UE.

Zmiany w art. 59a ust. 5 i 6 wynikają ze zmiany ust. 1 i konieczności dostosowania tych przepisów do nowych punktów w ust. 1

Dodawany przepis art. 59b jest nowym rozwiązaniem umożliwiającym poza procesem certyfikacji wydanie przez Prezesa Urzędu decyzji administracyjnej akceptującej alternatywne sposoby spełnienia wymagań, o których mowa w rozporządzeniu nr 139/2015/UE w ADR.AR.A.015 lit. d załącznika III.

Rozwiązanie to ma mieć zastosowanie w przypadku, gdy w procesie certyfikacji podmiot nie wnioskował o akceptację ww. sposobów, a dopiero w trakcie eksploatacji lotniska doszedł do przekonania, że istnieje potrzeba ich zastosowania. Rozwiązanie jest realizacją tzw. „elastycznego podejścia” przyjętego w przepisach UE, polegającego na tym, że możliwe jest stosowanie alternatywnych rozwiązań w stosunku do tych, które zostały określone w przepisach. Uzasadnione jest to faktem, że nie ma dwóch takich samych lotnisk i rozwiązania, które sprawdzają się na lotnisku położonym na terenach nizinnych mogą nie spełniać swoich zadań na lotnisku umiejscowionym

w terenie górzystym. Tym samym proponowane rozwiązanie ma na celu umożliwienie zarządzającym lotniskami realizacji wymagań określonych dla lotnisk w sposób dla nich efektywniejszy, o ile rozwiązania te nie będą powodowały zagrożenia dla bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych. Powyższa metoda będzie możliwa tylko wówczas, gdy wykazane zostanie, że zaproponowane rozwiązania są bezpieczne, zarówno dla ruchu statków powietrznych, jak i dla porządku publicznego, a także nie spowoduje to zagrożenia zdrowia lub życia ludzi albo bezpieczeństwa działalności lotniczej. Przepis dotyczy alternatywnych sposobów spełnienia wymagań w zakresie rozwiązań nieuwzględnionych w procesie certyfikacji i nieuwjmowanych w instrukcji operacyjnej lotniska.

Przepis ust. 2 przewiduje także, że Prezes Urzędu w drodze decyzji administracyjnej alternatywne sposoby spełnienia wymagań akceptuje, zmienia albo cofa. Cofnięcie alternatywnych sposobów spełnienia wymagań Prezes Urzędu może dokonać także z urzędu. Art. 59b ust. 3 wskazuje, że Prezes Urzędu cofa alternatywne sposoby spełnienia wymagań, jeżeli po upływie terminu na usunięcie nieprawidłowości okaże się, że zarządzający lotniskiem ich nie zrealizował.

W art. 68 ust. 2 ustawy dodano pkt 14 i ze względu na konieczność realizacji przez zarządzającego lotniskiem zadań dotyczących monitorowania powierzchni ograniczających przeszkody i otoczenia lotniska oraz podejmowanie działań mających na celu zapobieganie i usuwanie zagrożeń dla statków powietrznych, w tym m.in. prowadzenie konsultacji, o których mowa w art. 8 i 9 rozporządzenia nr 139/2014/UE oraz załączniku IV – Część – „Wymagania operacyjne – Lotniska” pkt ADR.OPS.B.075. Przepisy te określają ogólne obowiązki, które – mając na uwadze zasadność zapewnienia ochrony gruntów wokół lotnisk zarówno użytku publicznego, jak i wyłącznego – powinny dotyczyć wszystkich lotnisk i zarządzających lotniskami.

W art. 69a wyszczególniono te przepisy ustawy, które nie będą miały zastosowania do lotnisk podlegających certyfikacji zgodnie z wymaganiami UE, czyli rozporządzenia nr 139/2014/UE. Przepis ten jest konieczny, aby wskazać te przepisy ustawy, które nie mają już zastosowania do lotnisk podlegających certyfikacji zgodnie z wymaganiami UE, a także w celu wyeliminowania powtarzania się przepisów lub ich sprzeczności. W art. 69 ustawy znajdują się wymagania dotyczące instrukcji operacyjnej lotniska. Obecnie szczegółowe wymagania w tym zakresie określa rozporządzenie

nr 139/2014/UE. Wymagania w art. 63 pkt 4 i 5 ustawy, zawarte w ramach delegacji do wydania rozporządzenia, dotyczą zarządzania zmianami na lotnisku i dodatkowych obowiązków dla zarządzającego. Te kwestie także reguluje rozporządzenie nr 139/2014/UE. Przepisy wydane na podstawie art. 83 ust. 1 ustawy częściowo powtarzają wymagania UE, dlatego nie będą dotyczyły lotnisk podlegających obowiązkowi certyfikacji (z wyłączeniem przepisów dotyczących udzielania niezbędnej pomocy medycznej na lotnisku).

W związku z nakładanymi na zarządzającego lotniskiem obowiązkami ochrony powierzchni ograniczających przeszkody, w tym usuwania drzew i krzewów, co może się wiązać z poniesieniem znacznych nakładów finansowych (zarówno na wycinkę drzew, jak i odszkodowania z tym związane), konieczna jest zmiana przepisu art. 75 ustawy, która umożliwi gromadzenie przez zarządzającego lotniskiem odpowiednich środków na ww. cele. Stąd też w projekcie wprowadza się nowy ust. 4a w tym artykule mówiący o możliwości ustalenia przez zarządzającego lotniskiem opłaty środowiskowej na ten cel oraz odpowiednio dostosowuje się brzmienie ust. 5. Zapewnienie zgodnie z rozporządzeniem nr 139/2014/UE ochrony powierzchni ograniczających przeszkody w postaci wprowadzenia do prawa krajowego konkretnych obowiązków zarządzającego lotniskiem musi być uzupełnione możliwością sfinansowania tych obowiązków. Opłata środowiskowa nie dokonuje modulacji istniejących opłat, ale ustanawia oddzielną opłatę, spełniającą ogólne wymogi UE (w tym konieczność oparcia na kosztach, przejrzystość itp.). Dopłata i opłata będzie funkcjonować podobnie do już istniejącej w ustawie opłaty hałasowej. Jednocześnie informuje się, że do wskazanych dopłat będzie mieć także zastosowanie rozporządzenie wykonawcze z art. 77j.

W art. 79 wskazano, że Prezes Urzędu wydaje wytyczne bezpieczeństwa w drodze decyzji administracyjnej. Wskazanie procedury, w jakiej wydawane są te wytyczne, jest konieczne w celu umożliwienia realizacji obowiązku nałożonego na organy realizujące proces certyfikacji w pkt ADR.AR.A.040 załącznika nr II rozporządzenia nr 139/2014/UE.

Mając na uwadze fakt, że kwestie dotyczące usuwania drzew i krzewów zostały zmodyfikowane ustawą o zmianie ustawy – Prawo lotnicze z dnia 25 czerwca 2015 r., oraz w związku z koniecznością kompleksowego uregulowania problemu usuwania drzew i krzewów na obszarze powierzchni ograniczających przeszkody, które są

przeszkodami lotniczymi i stanowią zagrożenie bezpieczeństwa ruchu lotniczego, oraz wdrożenia rozporządzenia nr 139/2014/UE, dokonano modyfikacji art. 82. Mając na uwadze fakt, że dotychczasowe uregulowania, nakładające na Prezesa Urzędu, Ministra Obrony Narodowej oraz ministra właściwego do spraw wewnętrznych obowiązek wydawania decyzji w sprawie usunięcia takiej przeszkody, okazały się nieskuteczne, co w zakresie decyzji wydawanych przez Prezesa Urzędu zostało potwierdzone w ww. raporcie NIK – zaproponowano nowe rozwiązanie w tym zakresie. Zostało ono przyjęte zgodnie z wymaganiami UE i praktyką stosowaną w innych krajach. Szczegółowe uzasadnienie podano przy art. 87 i następnych.

W art. 82 ust. 1 w pkt 8 dokonano także zmiany zakresu przepisu poprzez użycie określenia „obiekty” zamiast „obiekty budowlane”. Ograniczenie funkcjonujące obecnie jedynie do „obiektów budowlanych”, powoduje, że przepis nie obejmuje np. dźwigów, które nie są „obiektami budowlanymi”, a ich ustawienie w pobliżu lotniska może wpłynąć na bezpieczeństwo wykonywania operacji lotniczych. Rozróżniono również sytuacje, w których zarządzający lotniskami jest zobowiązany do zawiadamiania Prezesa Urzędu i właściwego organu nadzoru budowlanego (który zgodnie z art. 50 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane wstrzymuje postanowieniem prowadzenie robót budowlanych wykonywanych w sposób mogący spowodować zagrożenie bezpieczeństwa ludzi lub mienia). Ponadto z art. 82 ust. 2 regulacja dotycząca usuwania drzew lub krzewów na nieruchomościach będących w zarządzie Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe na podstawie ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2017 r. poz. 788) została przeniesiona do art. 87⁴. Dodatkowo w art. 82 dodano ust. 5, który wskazuje, jakie dokumenty powinny być dołączone do wniosku o wydanie decyzji w sprawie usunięcia drzew i krzewów stanowiących przeszkody lotnicze. Powinno to ułatwić i usprawnić proces wydawania takich decyzji. W art. 82 ust. 6 wskazano, jakie dokumenty powinny być dołączone do wniosku w sprawie usunięcia przeszkody lotniczej, która nie jest obiektem budowlanym, drzewem lub krzewem. W art. 82 ust. 7 wprowadzono rozwiązanie, które ma umożliwić geodetom działającym na zlecenie zakładającego lotnisko, zarządzającego lotniskiem, jednostkę organizacyjną zarządzającą lotniskiem wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych albo wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego albo PAŻP dostęp do nieruchomości w celu dokonania pomiarów drzew, krzewów lub

obiektów mogących stanowić przeszkody lotnicze. Rozwiązanie to powinno zapobiec sytuacjom, w których geodeci nie byli wpuszczani na teren nieruchomości, co uniemożliwiało określenie, czy obiekty stanowią przeszkody lotnicze, a tym samym, czy mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa operacji lotniczych.

W art. 84 zmieniono ust. 1, bowiem zgodnie z aktualnym stanem prawnym w Polsce nie istnieje krajowy system ratownictwa. Zgodnie natomiast z ustawą z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej w Polsce funkcjonuje krajowy system ratowniczo-gaśniczy. Jednostki lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej nie powinny uczestniczyć w tym systemie, gdyż udział w ewentualnych akcjach wiązałoby się z niedopuszczalnym obniżeniem kategorii lotniska w zakresie ratowniczo-gaśniczym. Przepis ten w obecnym brzmieniu może kolidować z określonymi w rozporządzeniu nr 139/2014/UE w załączniku IV Część „Wymagania operacyjne – Lotniska” w punktach ADR.OPS.B.001-ADR.OPS.B.010 wymaganiami dla lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych, które wskazują, że służby te zapewniane są przez operatora lotniska pośrednio lub bezpośrednio. Operator posiada i realizuje plan działania w sytuacji zagrożenia dla lotniska, zapewniający koordynację działań prowadzonych przez odpowiednie organizacje w odpowiedzi na sytuacje awaryjne występujące na lotnisku lub w jego otoczeniu, a służby ratowniczo-gaśnicze spełniają wymagania m.in. w zakresie ich odpowiedniego wyposażenia, zapewnienia odpowiednich obiektów ratowniczych i gaśniczych, wyposażenia w odpowiednie środki gaśnicze, przeszkolenie, prowadzenia rejestrów. Szczegóły dotyczące wymagań określonych w ww. punktach rozporządzenia uszczegółowione zostały w decyzji Dyrektora Wykonawczego EASA 2014/012/R – w załączniku IV, podczęść B. W związku z powyższym wskazano, że zarządzający lotniskiem zapewnia ochronę przeciwpożarową lotniska, w tym znajdujących się na jego terenie obiektów budowlanych.

W znacznym stopniu zmieniono przepisy zawarte w art. 87 ustawy oraz delegację ustawową z art. 92 ustawy. Co do zasady, projektowane przepisy dotyczą ochrony otoczenia lotniska przed zagrożeniami dla statków powietrznych powodowanych przez przeszkody lotnicze.

Rozporządzenie bazowe nr 2018/1139/UE w art. 38 nakłada na państwa członkowskie UE obowiązek zapewnienia przepisów chroniących lotniska przed działaniami i zdarzeniami w ich okolicy, które mogą powodować niedopuszczalne zagrożenia dla

statków powietrznych korzystających z lotniska. Podobnie rozporządzenie nr 139/2014/UE w art. 8 i art. 9 nakłada wymagania dotyczące zabezpieczenia i monitorowania otoczenia lotniska pod względem zagrożeń.

Zgodnie z pkt 7 preambuły do rozporządzenia nr 139/2014/UE „jeśli chodzi o zarządzanie przeszkodami w otoczeniu lotnisk oraz o inną działalność poza granicami lotnisk, każde państwo członkowskie może wyznaczyć różne organy i inne podmioty odpowiedzialne za monitorowanie, ocenę i łagodzenie ryzyka. Celem rozporządzenia nr 139/2014/UE nie jest zmiana aktualnego podziału zadań w ramach państw członkowskich. Jednakże w każdym państwie członkowskim należy zapewnić sprawną organizację kompetencji dotyczących zabezpieczenia otoczenia lotnisk, a także monitorowania i łagodzenia ryzyka powodowanego działalnością człowieka. Należy zatem zapewnić przyznanie organom, którym powierzono obowiązek zabezpieczenia otoczenia lotnisk, odpowiednich kompetencji do wypełniania swoich obowiązków.”.

Zgodnie z aktualnym stanem prawnym w Polsce, odpowiedzialność za ochronę otoczenia lotniska przed zagrożeniami dla statków powietrznych spoczywa na Prezesie Urzędu, który uzgadnia miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego gminy (dotychczasowy art. 21 ust. 2 pkt 28 ustawy), a nawet wydaje decyzje w sprawie usunięcia przeszkody, która nie jest obiektem budowlanym, a stanowi zagrożenie bezpieczeństwa ruchu lotniczego, w tym drzew i krzewów w rejonie podejść do lądowania (art. 82 ust. 1 pkt 7 ustawy). Odpowiedzialność taką ponoszą także władze lokalne, do zadań których należy kształtowanie lokalnej polityki przestrzennej.

W art. 87 ust. 1 wprowadzono ogólną normę określającą zakaz dotyczący obiektów zarówno naturalnych, jak i sztucznych, w tym obiektów budowlanych, które nie mogą być wyższe niż wysokości określone przez powierzchnie ograniczające przeszkody wyznaczane dla lotnisk. Obowiązek wyznaczenia takich powierzchni wynika bezpośrednio z rozporządzenia nr 139/2014/UE – zgodnie z ADR.OR.B.025 lit. a pkt 1 ppkt II zarządzający lotniskiem musi wykazać, że m.in. powierzchnia ograniczająca przeszkody nie posiada cech lub właściwości, które stwarzałyby zagrożenie dla operacji. Powierzchnie takie będą wyznaczane zgodnie z wymaganiami, które zostaną określone w rozporządzeniu wydawanym na podstawie art. 92 ust. 2. Przepis wprowadza także wyjątek, zgodnie z którym obiekty będą mogły w określonych okolicznościach być wyższe niż omawiane powierzchnie. Sytuacje takie zostały opisane

w art. 87 ust. 3 i 4. Art. 87 ust. 2 doprecyzowuje kwestię obliczania wysokości obiektów. Art. 87 ust. 3 i 4 stanowią wyjątki od ogólnej normy określonej w art. 87 ust. 1. Przepis ust. 3 daje Prezesowi Urzędu, Ministrowi Obrony Narodowej oraz ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych możliwość udzielenia zgody, w drodze decyzji administracyjnej, na powstanie nowego obiektu stałego o charakterze trwałym, który przekraczał będzie powierzchnie ograniczające przeszkody, tj. będzie przeszkodą lotniczą. Warunki wydania takiej zgody regulowane będą przez akt wykonawczy wydawany na podstawie art. 92 ust. 2. Przepis art. 87 ust. 4 przewiduje zaś, że obiekt tymczasowy albo ruchomy może przebić powierzchnie ograniczające przeszkody, o ile zostaną spełnione warunki, które określone będą w akcie wykonawczym wydawanym na podstawie art. 92 ust. 2, oraz lokalizacja obiektu zostanie uzgodniona z zarządzającym lotniskiem i ew. instytucją zapewniającą służbę ruchu lotniczego. Przepis ma – co do zasady – na celu umożliwienie prowadzenia robót budowlanych na obszarze powierzchni ograniczających przeszkody, tj. postawienie np. dźwigu budowlanego służącego do wzniesienia obiektu, który sam w sobie nie będzie przekraczał powierzchni ograniczających przeszkody. W związku z faktem, że to zarządzający lotniskiem (zgodnie z art. 68 ust. 2 pkt 2 ustawy – Prawo lotnicze) odpowiada za eksploatację lotniska w sposób zapewniający bezpieczeństwo lotów, zaproponowano, aby obiekt stały o charakterze czasowym lub obiekt ruchomy będzie mógł przekroczyć powierzchnię ograniczającą przeszkody m.in. dopiero po uzgodnieniu z zarządzającym lotniskiem. Rozwiązanie takie, ze względu na czasowy charakter przekroczenia powierzchni ograniczającej przeszkody, powinno być szybsze od postępowania prowadzonego zgodnie z Kodeksem postępowania administracyjnego. Z praktyki wynika, że dźwigi budowlane/dźwigi samochodowe ustawiane są tylko na kilka-kilkaście dni, a tym samym procedura wydawania formalnej zgody trwałaby dłużej niż czas, w jakim obiekt przebiegałby powierzchnie ograniczające przeszkody.

Po art. 87 dodaje się art. 87¹–87⁸.

Art. 87¹ ust. 1 zawiera definicję przeszkody lotniczej. Został on opracowany na podstawie obecnie obowiązującego rozporządzenia z delegacji ustawowej art. 92 pkt 5, a także wymagań rozporządzenia 139/2014/UE. Jako przeszkody lotnicze przede wszystkim traktuje się obiekty wyższe niż określone przez powierzchnie ograniczające przeszkody, które są wyznaczane na podstawie przepisów rozporządzenia. W celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu lotniczego proponuje się pozostawienie, zgodnie

z dotychczasowymi wymaganiami, konieczności oznakowywania i uznawania za przeszkody lotnicze także wszystkich obiektów o wysokościach od 100 m n.p.t. W przypadku przyjęcia wynikającej z Załącznika 14 ICAO tom I pkt 4.3.2 wysokości granicznej 150 m, dopuszczalna wysokość nieoznakowanych i niezgłoszonych obiektów byłaby równa dopuszczalnej minimalnej wysokości lotów VFR (150 m n.p.t.). Inne kraje (zgodnie z informacjami z AIP) również kwalifikują jako przeszkody lotnicze obiekty od 100 m. W pkt 3 proponuje się także dodanie nowego rodzaju przeszkód lotniczych, tj. wszelkich stałych obiektów występujących w pasie drogi startowej. Podobnie jak inne przeszkody będą one podlegały zgłoszeniu i ewentualnemu oznakowaniu. Potrzeba ta wynika między innymi z wymagań Załącznika 15 ICAO rozdział 10, który nakazuje zbierać informacje dot. takich obiektów dla realizacji elektronicznej bazy przeszkód lotniczych (eTOD strefa 2a). W ust. 1 pkt 4 wskazano również, że każdy obiekt uznany przez Prezesa Urzędu za potencjalne zagrożenie dla ruchu statków powietrznych również będzie przeszkodą lotniczą (w związku z tym do takiego obiektu automatycznie będą miały zastosowanie przepisy dot. np. oznakowania). Art. 87¹ ust. 2 daje Prezesowi Urzędu, Ministrowi Obrony Narodowej oraz ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych możliwość uznania obiektu za przeszkodę lotniczą w drodze decyzji administracyjnej. Ma to zapewnić możliwość wprowadzenia obowiązku oznakowania obiektu, który nie spełnia przesłanek, o których mowa w art. 87¹ ust. 1 pkt 1–3, a stanowi potencjalne zagrożenie dla ruchu statków powietrznych. Przepis art. 87¹ ust. 3–4 reguluje kwestie prowadzenia przez Prezesa Urzędu, Ministra Obrony Narodowej oraz ministra właściwego do spraw wewnętrznych ewidencji przeszkód lotniczych. Art. 87¹ ust. 6 wskazuje, na kim spoczywa obowiązek zgłoszenia przeszkody lotniczej. Przyjęto, co do zasady, że podmiotem obowiązany do realizacji tego obowiązku będzie właściciel nieruchomości, użytkownik wieczysty albo osoba, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości (w zależności od tego, kto faktycznie włada nieruchomością, na której znajduje się przeszkoda lotnicza). Jednocześnie w przepisie wskazano, że w przypadku braku ww. osoby albo gdy miejsce jej pobytu nie jest znane i niemożliwe do ustalenia, obowiązek zgłoszenia przeszkody lotniczej spoczywa na zarządzającym lotniskiem albo jednostce organizacyjnej zarządzającej lotniskiem wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych albo wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego, w którego granicach powierzchni

ograniczających przeszkody znajduje się przeszkoda lotnicza. Zgłaszanie przeszkód lotniczych umożliwia zapewnianie możliwe jak najwyższego poziomu bezpieczeństwa ruchu lotniczego. Kolejnym przypadkiem jest wskazanie jako obowiązanej podmiotu, który doprowadził do powstania czasowego obiektu stałego lub obiektu ruchomego wyższego niż powierzchnie ograniczające przeszkody, o którym mówi art. 87 ust. 4. Ostatnim przypadkiem jest wskazanie podmiotów, które realizują przedsięwzięcia na obszarach morskich RP. Art. 87¹ ust. 7 wprowadza obowiązek aktualizacji danych dotyczących przeszkód lotniczych. Art. 87¹ ust. 9 wskazuje, że Prezes Urzędu przekazuje informacje o przeszkodach lotniczych do opublikowania w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, z którego użytkownicy przestrzeni powietrznej czerpią informacje dotyczące sytuacji w przestrzeni powietrznej. Art. 87¹ ust. 10 wprowadza obowiązek zgłaszania urządzeń, które nie są przeszkodami lotniczymi, ale ze względu na emisję silnych powietrznych fal uderzeniowych lub wyrzut dużych ilości gazu ziemnego mogą stanowić potencjalne zagrożenie dla ruchu lotniczego. Do zgłaszania tych urządzeń stosuje się te same zasady co do przeszkód lotniczych.

Przepisy art. 87² ust. 1–5 regulują zasady dotyczące oznakowania przeszkód lotniczych. W art. 87² ust. 1 sformułowano generalną zasadę, zgodnie z którą przeszkody lotnicze powinny być oznakowane. Sposób oznakowania przeszkód lotniczych zostanie opisany w rozporządzeniu wydawanym na podstawie art. 92 ust. 2. Od tej zasady przewidziano również wyjątki, które również zostaną uregulowane na poziomie rozporządzenia z art. 92 ust. 2. Art. 87² ust. 2 wskazuje podmioty, które obowiązane są do oznakowania przeszkód lotniczych. Co do zasady osobą obowiązaną jest właściciel nieruchomości, na której przeszkoda lotnicza się znajduje (ew. użytkownik wieczysty albo osoba, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości). W ust. 2 pkt 2 doprecyzowano, że w przypadku braku osób, o których mowa powyżej, albo gdy ich miejsce pobytu nie jest znane i niemożliwe do ustalenia, obowiązek oznakowania przeszkody lotniczej – czyli zapewnienia możliwe jak najwyższego poziomu bezpieczeństwa ruchu lotniczego – spoczywa na zarządzającym lotniskiem albo jednostce organizacyjnej zarządzającej lotniskiem wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych albo wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego, w którego powierzchniach ograniczających przeszkoda się znajduje. Takie rozwiązanie powinno usprawnić postępowanie w zakresie oznakowywania przeszkód lotniczych i jednoznacznie wskazać podmiot, na

którym spoczywa ten obowiązek. W ust. 2 w pkt 4 określono natomiast podmiot odpowiedzialny za oznakowanie przeszkody lotniczej, w sytuacji gdy obiekt został uznany za przeszkodę na wniosek zarządzającego lotniskiem lub instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego. W ust. 2 pkt 5 wskazano jako odpowiedzialny podmiot realizujący przedsięwzięcia na obszarach morskich RP.

Ze względu na brak możliwości opracowania pełnego katalogu przypadków, w których może zachodzić potrzeba oznakowania przeszkody lotniczej ze względu na m.in. różne uwarunkowania środowiskowe itd., Prezes Urzędu, Minister Obrony Narodowej oraz minister właściwy do spraw wewnętrznych powinni mieć możliwość, w drodze decyzji administracyjnej, zwolnić podmiot zobowiązany z obowiązku oznakowania przeszkody lotniczej lub ustalić inny sposób i rodzaj jej oznakowania. Warunkiem zastosowania tego przepisu jest to, aby przeszkoda lotnicza, co do której wydano decyzję o zwolnieniu z obowiązku oznakowania lub zastosowano inne niż zasadnicze oznakowaniem nie obniżała bezpieczeństwa żeglugi powietrznej. Przepis art. 87² ust. 3 porządkuje przepisy w tej materii poprzez wyraźne przyznanie w tym zakresie kompetencji ww. organom na poziomie ustawy.

W przypadku gdy oznakowanie przeszkody lotniczej będzie wykonane przez zarządzającego lotniskiem, jednostkę organizacyjną zarządzającą lotniskiem wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych albo wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego lub instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego, wówczas na podstawie art. 87² ust. 4 ww. podmioty będą miały każdorazowo możliwość dostępu do przeszkody lotniczej celem wykonania obowiązku jej oznakowania, po poinformowaniu o tym fakcie właściciela nieruchomości, użytkownika wieczystego albo osobę, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości, w zależności od tego, kto faktycznie włada nieruchomością. W przypadku nieudostępnienia nieruchomości zarządzającemu lotniskiem oraz instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, zgodnie z art. 87² ust. 4, Prezes Urzędu, Minister Obrony Narodowej oraz minister właściwy do spraw wewnętrznych na podstawie art. 87² ust. 5 będą zobowiązywali właściciela nieruchomości, użytkownika wieczystego albo osobę, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości, w zależności od tego, kto faktycznie włada nieruchomością, do udostępnienia nieruchomości w celu jej oznakowania. Przyjęte

rozwiązanie jest wzorowane na obowiązujących przepisach dotyczących ustawy o gospodarce nieruchomościami.

W art. 87³ ust. 1 określa się, że w ramach prowadzonego przez Prezesa Urzędu nadzoru nad zgłaszaniem i oznakowaniem przeszkód lotniczych Prezes Urzędu będzie wykonywał kontrole podmiotów zobowiązanych do zgłaszania i oznakowania przeszkód lotniczych, a także urządzeń, które ze względu na emisję silnych powietrznych fal uderzeniowych lub wyrzut dużych ilości gazu zimnego do atmosfery mogą stanowić potencjalne zagrożenie dla ruchu lotniczego. Kontrolowany będzie stan faktyczny dotyczący przeszkód lotniczych co do ich zgłaszania i oznakowania. Kontrole będą odbywać się w większości przypadków zdalnie (na podstawie danych referencyjnych uzyskanych z państwowego zasobu geodezyjno-kartograficznego) lub w terenie, gdy kontrola zdalna nie będzie możliwa do przeprowadzenia lub gdy przedmiotem kontroli będzie sprawdzenie oznakowania przeszkody lotniczej. Jeżeli w wyniku weryfikacji nadesłanych danych zauważony zostanie błąd na przykład w położeniu przeszkody, który powinien być natychmiast przekazany do wiedzy pilotów, Prezes Urzędu będzie przekazywał do publikacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych zastrzeżenie o przeszkodzie lotniczej uwzględniające wynik ustaleń.

W art. 87⁴ oraz art. 87⁵ uregulowane zostały kwestie usuwania drzew lub krzewów stanowiących przeszkody lotnicze albo zasłaniających świetlne systemy podejścia. W przepisach tych uregulowano dwie sytuacje, w których usuwane będą drzewa i krzewy. Po pierwsze – usuwanie drzew i krzewów zasadzonych, uprawianych lub do wzrostu których dopuszczono z naruszeniem zakazu, o którym mowa w 87⁴ ust. 1. Druga sytuacja występuje w momencie budowy, rozbudowy albo zmiany cech technicznych lotniska (art. 87⁵ ust. 1). Zaproponowane przepisy mają na celu m.in. realizację art. 9 rozporządzenia nr 139/2014/UE, zgodnie z którym należy zapewnić monitorowanie otoczenia lotniska, co nie jest w pełni możliwe w świetle obowiązujących przepisów. Zmiany zostały określone ze względu na konieczność rozwiązania problemu z usuwaniem drzew i krzewów na obszarze powierzchni ograniczających przeszkody, które są przeszkodami lotniczymi i stanowią zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego. Dotychczasowe rozwiązanie, nakładające na Prezesa Urzędu obowiązek wydawania decyzji w sprawie usunięcia drzew okazał się nieskuteczny, co zostało potwierdzone w ww. raporcie NIK. Ustawa – Prawo lotnicze

z 1962 roku nie przewidywała wydawania decyzji w sprawie usuwania przeszkód lotniczych takich jak drzewa, krzewy, przez nadzór lotniczy. Dopiero ustawa z 2002 roku, wprowadziła ten obowiązek, który jednak wówczas spoczywał na jednostkach samorządu terytorialnego (zezwoenie na usunięcie drzew i krzewów). Uprawnienie dla Prezesa Urzędu do wydawania decyzji w sprawie usunięcia przeszkody, która nie jest obiektem budowlanym, a stanowi zagrożenie bezpieczeństwa ruchu lotniczego, w tym drzew i krzewów w rejonie podejść do lądowania zostało wprowadzone zmianą ustawy – Prawo lotnicze z dnia 30 czerwca 2011 r.

Należy zauważyć, że zgodnie z projektowanym art. 87⁵ ust. 1 przewiduje się, że drzewa lub krzewy, które stały się przeszkodami lotniczymi w wyniku budowy, rozbudowy lub zmiany cech lotniska usuwane są na koszt zakładającego lotnisko, zarządzającego lotniskiem albo jednostki organizacyjnej zarządzającej lotniskiem wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych albo wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego, natomiast odpowiednio właścicielowi, użytkownikowi wieczystemu, osobie, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości, na której znajdują się przedmiotowe drzewa lub krzewy, albo posiadaczowi nieruchomości wypłacane będzie odszkodowanie o wysokości ustalonej w drodze umowy stron. W przypadku braku zawarcia takiej umowy przewiduje się, że wysokość odszkodowania ustali starosta na zasadach przewidzianych przy wywłaszczaniu nieruchomości, określonych w ustawie o gospodarce nieruchomościami. Rozwiązanie to jest konieczne, aby w przypadku powstania lotniska lub zaistnienia na nim zmian zachowane zostało bezpieczeństwo wykonywania operacji lotniczych, zarówno w odniesieniu do statków powietrznych jak i osób mieszkających w pobliżu lotniska. Obiekty stanowiące przeszkody lotnicze w granicach powierzchni ograniczających przeszkody mogą mieć wpływ na bezpieczne wykonywanie operacji startu i lądowania na lotnisku. Jednakże w związku z tym, że usunięcie drzew lub krzewów, które stanowią będą przeszkody lotnicze ma związek z bezpieczeństwem i czynność ta wpływa na prawo własności w projekcie przewidziano, że koszt usunięcia tych drzew lub krzewów będzie ponosił zakładający albo zarządzający lotniskiem, a właściciel, użytkownik wieczysty albo osoba, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe otrzyma odszkodowanie. Wysokość odszkodowania, jeżeli strony nie dojdą do porozumienia w sprawie jego wysokości, określi starosta z zastosowaniem zasad przewidzianych przy wywłaszczaniu

nieruchomości. Na marginesie należy dodać, że w wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 24 kwietnia 2018 r. (sygn. akt I OSK 1344/16), zostało wskazane, że zapewnienie bezpieczeństwa operacji lotniczej ma pierwszeństwo przed ustawowo chronioną wartością przyrodniczą. Zasadnym wydaje się przyjęcie analogicznego rozwiązania w zakresie prawa własności, które nie powinno mieć wyższej wartości niż zdrowie i życie ludzkie.

W art. 87⁶ uregulowano kwestie dotyczące zagrożenia ze strony zwierząt dla statków powietrznych wykonujących operacje lotnicze z lotniska. Ma to m.in. na celu realizację art. 10 rozporządzenia nr 139/2014/UE, który nakazuje państwom członkowskim UE określenie sposobów zarządzania zagrożeniami powodowanymi przez zwierzęta. Proponowany przepis jest uszczegółowieniem obowiązującego już art. 87 ust. 6. Ma on na celu również usunięcie mylącej definicji otoczenia lotniska. Przepis w precyzyjny sposób określa również odległości, w których zabrania się hodowania i wypuszczania ptaków oraz wznoszenia obiektów budowlanych sprzyjających występowaniu zwierząt (np. wysypiska śmieci, przetwórnice odpadów).

Przepis art. 87⁷ ustawy ma na celu realizację art. 9 rozporządzenia nr 139/2014/UE, zgodnie z którym należy zapewnić monitorowanie otoczenia lotniska, co nie jest w pełni możliwe w świetle obowiązujących przepisów. Obecnie w ustawie – Prawo lotnicze pominięte zostały w tym zakresie gminy znajdujące się w otoczeniu lotniska wyznaczonego powierzchniami ograniczającymi przeszkody. Przepis art. 87⁷ porządkuje także kompetencje Prezesa Urzędu oraz przyznaje kompetencje Ministrowi Obrony Narodowej oraz ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych do uzgadniania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego albo decyzji lokalizacyjnych inwestycji, także dla tych terenów gmin, które znajdują się w zakresie powierzchni ograniczających przeszkody. Zapewni to kontrolę nad wysokością planowanej przez gminę zabudowy na terenach, nad którymi znajdują się powierzchnie ograniczające przeszkody ustalone dla danego lotniska. Ponadto zmiana zaproponowana w art. 87⁷ pkt 2 ustawy wynika z faktu, że w zadaniach i kompetencjach Prezesa Urzędu określonych w ustawie – Prawo lotnicze nie jest uwzględnione opiniowanie obiektów ze względu na wysokość zabudowy, reguluje to tylko załącznik nr 6 do ustawy, w części III, podczęść 3.13, pkt 32, poprzez określenie wysokości opłaty za powyższą czynność. O takie opinie występują często inwestorzy zanim rozpoczną formalny proces lokalizacji danej inwestycji. Ponieważ tego rodzaju opinie są dodatkową czynnością

Prezesa Urzędu poza uzgadnianiem/opiniowaniem planów zagospodarowania przestrzennego czy decyzji lokalizacyjnych, dlatego pobierana jest z tego tytułu opłata lotnicza.

Art. 87⁸ ma służyć upowszechnieniu informacji dotyczących obowiązujących dla lotnisk powierzchni ograniczających przeszkody. Muszą być to informacje powszechnie dostępne, ponieważ zarówno osoby fizyczne, osoby prawne czy inne podmioty, jak i organy jednostek samorządu terytorialnego zgodnie z przepisami ustawy – Prawo lotnicze są zobowiązane do działań w związku z istnieniem powierzchni ograniczających przeszkody. Dlatego zarządzający lotniskami zobowiązani są do przekazywania do jednostek samorządu terytorialnego i wojewodów map z zaznaczonymi m.in. powierzchniami ograniczającymi przeszkody. Przepisy te umożliwią również odpowiednie prowadzenie procesów planowania przestrzennego i konsultacji, o których mowa w art. 8 rozporządzenia nr 139/2014/UE, a jednocześnie zapewnią władzom lokalnym pełną wiedzę o sytuacji obszarów, które należą do ich kompetencji.

W odniesieniu do uchylenia pkt 4 w art. 88 ust. 3 ustawy należy wyjaśnić, że określenie „wzrokowe pomoce nawigacyjne” jest niezgodne z definicją podaną w rozporządzeniu nr 139/2014/UE (Załącznik 1 pkt 48). Pomoce wzrokowe oznaczają wskaźniki i urządzenia sygnalizacyjne, oznakowanie poziome, światła, znaki pionowe i oznaczniki lub ich połączenie. Są to elementy stanowiące integralną część infrastruktury lotniska i nie powinny być umieszczane w osobnych rejestrach. Szczegółowy wykaz i dane techniczne tych urządzeń powinny być wyszczególnione w podstawie certyfikacji i zamieszczone w Instrukcji operacyjnej lotniska. Ponadto należy pamiętać, że wszystkie lotniska w Polsce muszą być wpisane do rejestru lotnisk cywilnych, który prowadzi Prezes Urzędu. Mnożenie kolejnych rejestrów jest niezgodne z wymaganiami UE, stanowi niepotrzebne bariery administracyjne i naraża na koszty zarządzających lotniskami oraz państwo polskie (generując zbędne zadania dla pracowników administracji).

Przepis art. 92 w ust. 1 zawiera przepisy upoważniające do wydania rozporządzenia w zakresie lotniczych urządzeń naziemnych, natomiast ust. 2 w zakresie przeszkód lotniczych. Rozdzielenie tych materii jest konieczne, ponieważ różnią się znacznie pod względem merytorycznym i podlegają różnym przepisom międzynarodowym.

W art. 92 ust. 1 m.in. dodany został przepis poszerzający upoważnienie do wydania rozporządzenia o zadania zarządzającego lotniczym urządzeniem naziemnym. Zmiana wynika z dotychczasowych problemów wynikłych z prac nad nowelizacjami przedmiotowego rozporządzenia, podczas których dostrzeżono potrzebę poszerzenia przepisu upoważniającego o ww. kwestię.

W dodanym ust. 2 zamieszczono nowy przepis upoważniający do wydania rozporządzenia obejmujący wymagania dotyczące obiektów w obszarze powierzchni ograniczających przeszkody oraz zgłaszania i oznakowania przeszkód lotniczych, które do tej pory znajdowały się w art. 92 pkt 4 i 5. W ten sposób wymagania dotyczące przeszkód lotniczych zostaną uregulowane kompleksowo i będą dotyczyć zarówno lotnisk certyfikowanych zgodnie z wymogami UE, jak i pozostałych lotnisk, oraz przeszkód trasowych znajdujących się poza powierzchniami ograniczającymi przeszkody.

Niniejszy przepis upoważniający określa również nowe rozwiązania w zakresie zgłaszania obiektów mogących stanowić zagrożenie dla ruchu lotniczego, sposób i warunki udzielania zgody, o której mowa w art. 87 ust. 3, oraz warunki powstawania obiektów, o których mowa w art. 87 ust. 4. Rozporządzenie ureguje kwestie dotyczące wyznaczania powierzchni ograniczających przeszkody, sposobu oznakowania przeszkód lotniczych, sposobu i warunków udzielania zwolnień z obowiązku oznakowania, zagadnienia dotyczące zgłaszania przeszkód lotniczych, uznawania obiektów za przeszkody lotnicze, sposób prowadzenia ewidencji przeszkód lotniczych oraz informacje z tej ewidencji, które będą udostępniane.

Dodane w art. 161 ustawy przepisy ust. 1a–c są konieczne, aby jednoznacznie określić upoważnienie Prezesa Urzędu do określania bazy certyfikacyjnej na podstawie specyfikacji certyfikacyjnych (CS) wydawanych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA). Skuteczne egzekwowanie wymagań rozporządzenia nr 139/2014/UE jest możliwe jedynie poprzez udzielenie, na poziomie ustawy, kompetencji organowi właściwemu w zakresie certyfikacji lotnisk do określania podstawy tej certyfikacji, zgodnie z art. 6 ust. 2 lit. a, jak i udzielania odstępstwa, o którym mowa w art. 7 ust. 1 tego rozporządzenia. Określanie przez organ podstawy certyfikacji bez wyraźnego upoważnienia ustawowego w tym zakresie mogłoby spowodować zarzut działania organu poza prawem i w związku z tym

kwestionowania wymagań, jakie zarządzający lotniskami muszą spełnić, aby uzyskać certyfikat (określanie podstawy certyfikacji lotnisk wymaga – jak się zakłada – wydania decyzji w stosunku do konkretnego podmiotu, co nie wydaje się możliwe wyłącznie na gruncie prawa UE). Zastosowanie wyżej przedstawionego mechanizmu zostało opracowane na podstawie uwag zgłoszonych podczas konsultacji dotyczących sposobu wdrożenia wymagań określonych w rozporządzeniu nr 139/2014/UE, przeprowadzonych w marcu 2014 r. Zaproponowane rozwiązanie jest kompromisowe wobec uzyskanych wyników (brak było jednoznacznej opinii wśród interesariuszy w zakresie sposobu ustanowienia podstawy certyfikacji), a jednocześnie możliwe do zastosowania w polskim systemie prawnym. Przyjęte rozwiązanie w zakresie zawieszania ważności oraz cofania certyfikatów w zakresie operacji lotniczych zostało dostosowane do przewidzianego w przepisach rozporządzenia 965/2012/UE, które w przypadku certyfikatów uzależnia sposób działania organu od poziomu nieprawidłowości oraz podmiotu, który naruszył dane przepisy (ARO.GEN.350, ARO.GEN.355, ARO.GEN.360 rozporządzenia 965/2012/UE). Przypadki i sposób zawieszania bądź cofania certyfikatu (operacyjnego) jest wskazane wprost w przepisach UE. Przepisy rozporządzenia 965/2012/UE mówią o dwóch rodzajach nieprawidłowości: poziomu 1 oraz poziomu 2. W przypadku nieprawidłowości poziomu 1 Prezes ULC jako właściwy organ niezwłocznie podejmuje działania zmierzające do zakazania lub ograniczenia działalności albo, stosownie do sytuacji, do cofnięcia bądź ograniczenia lub zawieszenia, w całości lub części, certyfikatu, zezwolenia na operacje specjalistyczne lub szczególnego zatwierdzenia, zależnie od zakresu stwierdzonych nieprawidłowości poziomu 1, aż do podjęcia przez organizację udanych działań naprawczych. Zgodnie z delegacją zawartą w art. 163 pkt 5 ustawy – Prawo lotnicze szczegółowe warunki (przesłanki) zawieszania ważności certyfikatów, ograniczenia uprawnień z nich wynikających oraz cofania certyfikatów określone zostaną w drodze rozporządzenia.

W art. 209uk wprowadzono karę administracyjną za naruszenie obowiązków rozporządzenia nr 139/2014/UE. Wprowadzenie takiej metody egzekwowania postanowień przytoczonego rozporządzenia UE usprawni egzekwowanie przepisów rozporządzenia przez krajowe władze lotnicze w zakresie lotnisk, które przeszły proces konwersji certyfikatu lub uzyskały certyfikat europejski. Zgodnie z preambułą tego rozporządzenia, tylko poprzez spełnianie szczegółowych przepisów rozporządzenia

(przy założeniu możliwości elastycznego podejścia) zapewniony zostanie odpowiedni poziom bezpieczeństwa na lotniskach.

Uzasadnienie do poszczególnych kar administracyjnych ujętych w projektowanym załączniku nr 5a (tabela):

Ad poz. 1. Liczba naruszeń dot. wprowadzenia zmian na lotnisku bez otrzymania zatwierdzenia Prezesa Urzędu wynosi średnio 1–2 w ciągu roku dla danego lotniska. Biorąc pod uwagę fakt, że zarządzający określa w INOP wszelkie zmiany, które wymagają zatwierdzenia Prezesa ULC, naruszenie ww. zadania generować może zagrożenie bezpieczeństwa, bowiem zarządzający będzie podejmował działania zgodnie ze zmianami, których nie zatwierdził Prezes, a więc które nie zostały przez władzę lotniczą zweryfikowane jako bezpieczne. W związku z powyższym ustawodawca proponuje wprowadzenie przedmiotowej kary.

Ad poz. 2. W ocenie projektodawcy udostępnienie przez zarządzającego lotniskiem do wykorzystywania przez statki powietrzne części lotniska stanowiących zagrożenie dla bezpieczeństwa jest niedopuszczalne ponieważ może stanowić bezpośrednie zagrożenie dla życia i zdrowia pasażerów, a także prowadzić do powstania szkód materialnych o dużej skali. Dostrzec jednak należy, że dotychczas sytuacja taka nie miała miejsca na terenie polskich lotnisk.

Ad poz. 3. Zagrożenie proponowaną karą ma na celu nakłonienie/zmuszenie podmiotu do niezwłocznego przeprowadzenia działań naprawczych. Niewdrożenie lub niewykazanie przez zarządzającego lotniskiem działań naprawczych w terminie uzgodnionym z Prezesem ULC jest ewidentnym działaniem mającym negatywny wpływ na bezpieczeństwo i nie może być tolerowane, w związku z czym proponuje się wprowadzenie ww. kary, gdyby do takiej sytuacji doszło.

Ad poz. 4. Za niewdrożenie środków bezpieczeństwa, w tym wytycznych bezpieczeństwa, nakazanych przez Prezesa ULC przewiduje się karę w wysokości 20 000 zł. Tak wysoka kara wynika z możliwych konsekwencji braku działania zarządzającego pomimo tego, że istnieje zagrożenie, wobec którego Prezes Urzędu nakazał działania określone w wytycznych bezpieczeństwa. Zaznaczyć należy, że nie przewiduje się, aby zarządzający lotniskami nie realizowali wytycznych bezpieczeństwa. Do chwili obecnej sytuacja taka nie miała miejsca.

W art. 210 w ust. 1 uchylono pkt 8. Został on przeniesiony do art. 211 w celu zwiększenia wymiaru kary za naruszenie przepisów związanych ze wznoszeniem i nieoznakowywaniem przeszkód lotniczych, co powinno zapewnić zmniejszenie sytuacji, w których normy te są naruszane. Zmiana w art. 211 ust. 1 pkt 4 związana jest ze zmianą numeracji i przepisów art. 87 ustawy.

W art. 10 projektu ustawy dodano zmianę ustawy z dnia 8 listopada 2017 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym. Zmiana wynika z potrzeby przeniesienia wymagań dotyczących udzielania pomocy medycznej na lotnisku z rozporządzenia wydawanego na podstawie art. 85 ustawy – Prawo lotnicze do rozporządzenia wydawanego na podstawie art. 83 ust. 1. W związku z faktem, że ustawa o Państwowym Ratownictwie Medycznym w art. 11 ust. 3 pkt 8 wskazuje, że ratownicy medyczni wykonują zadania zawodowe na lotniskach w związku z zapewnieniem wymagań, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 85 ustawy – Prawo lotnicze, koniecznym jest zmiana tego przepisu w taki sposób, aby wskazane było rozporządzenie wydawane na podstawie art. 83 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze.

Niezależnie od powyższego, zmiany w załączniku 6 w „Objaśnieniach terminów użytych w załączniku” polegają na uchyleniu pkt 34–39, które zawierają objaśnienia skrótów i terminów dotyczących procedur operacji w warunkach ograniczonej widzialności (LVP). Zostają uchylone, gdyż są nieaktualne. Nie ma potrzeby ich zamieszczać w ustawie, gdyż są one określone w wielu przepisach międzynarodowych, w tym m.in. w rozporządzeniu nr 139/2014/UE.

Zmiany w części III podczęść 3.8 pkt 17 i podczęść 3.13 pkt 32 są zmianami porządkowymi, związanymi ze zmianą przepisów art. 87 ustawy. Zmiana w części III podczęść 3.8 pkt 17 podyktowana jest koniecznością poprawienia błędnego odesłania w tym przepisie.

Ochrona lotnictwa cywilnego:

W art. 186a ustawy dotyczącym warty ochronnej na pokładzie statku powietrznego proponuje się dodanie ust. 5–8. Celem powyższej propozycji jest umożliwienie funkcjonariuszom Straży Granicznej wykonywania wart ochronnych w celach szkoleniowych, służących stałemu utrzymywaniu oraz doskonaleniu umiejętności w tym zakresie, które będą wykorzystywane w przypadku określenia przez Prezesa Urzędu danego lotu jako lot wysokiego ryzyka.

Art. 186b ustawy reguluje kwestie odpowiedzialności za realizację zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa. W nowym brzmieniu przepisu usunięto przepisy, zgodnie z którymi kontrola bezpieczeństwa jest wykonywana przez zarządzających lotniskiem w związku z przewozem lotniczym i w obszarze przejść ze strefy ogólnodostępnej do strefy zastrzeżonej. Powyższe warunki nie znajdowały uzasadnienia ani w prawodawstwie unijnym, ani w praktycznych wymogach ochrony lotnictwa. Proponowane brzmienie uwzględnia również możliwość wykonywania w określonym zakresie kontroli bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych. Po nowelizacji przepis będzie precyzyjnie określał zakres odpowiedzialności zarządzającego lotniskiem, zarejestrowanego agenta, zarejestrowanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego i przewoźnika lotniczego.

Zmiana ust. 12 w art. 186b podyktowana jest praktyką stosowania tego przepisu w odniesieniu do katalogu podmiotów występujących do komendanta oddziału Straży Granicznej z wnioskiem o dokonanie sprawdzeń zgodnie z procedurą określoną w art. 188a ustawy. Przed zmianą ustawy art. 186b ust. 12 uprawniał nie tylko podmioty wykonujące zadania w zakresie kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, ale również zamierzające wykonywać te zadania do wystąpienia z wnioskiem o ustalenie braku negatywnych przesłanek. Podstawa ta nie powinna rozpoczynać procedury weryfikacyjnej z całym zaangażowaniem administracji państwowej. Mamy tu do czynienia z sytuacją, gdzie potencjalny podmiot świadczący usługi z zakresu ochrony osób i mienia przy założeniu planowanego (przyszłego i niepewnego) działania, zmierzającego do realizacji czynności w ramach kontroli bezpieczeństwa, dokonywać będzie sprawdzeń swoich pracowników lub potencjalnych pracowników, których chce zatrudnić. Wypacza to sens weryfikacji negatywnych przesłanek, mających w szczególności na uwadze cel (wejście do strefy zastrzeżonej lotniska) oraz zakres tej weryfikacji realizowanej zgodnie z art. 188a ustawy – wykraczające poza podstawowe sprawdzenie przeszłości. Może to stanowić narzędzie dla określonych osób lub podmiotów do sprawdzenia ewentualnego zainteresowania organów ścigania, bez rzeczywistej potrzeby powierzenia w przyszłości takiemu pracownikowi obowiązków w ramach kontroli bezpieczeństwa. Należy również podkreślić, iż generowana jest w ten sposób znaczna ilość sprawdzeń. Istotnym jest fakt, iż takie osoby są sprawdzane dwa razy przez Straż Graniczną, tj. przed szkoleniem, a później (w krótkim odstępie czasu) przed udzieleniem dostępu do zastrzeżonej strefy lotniska.

W art. 186c ust. 1, 186d ust. 1 oraz art. 186e ust. 1 doprecyzowano poprzez wskazanie w odniesieniu do jakich osób reprezentujących zarejestrowanego agenta, zarejestrowanego dostawcę zaopatrzenia pokładowego oraz znanego nadawcę należy zweryfikować istnienie negatywnych przesłanek, o którym mowa w art. 188a ust. 4 ustawy. Dodatkowo w zakresie art. 186e dotychczasowe odesłanie do rozporządzenia nr 185/2010 zastąpiono odesłaniem do nowego rozporządzenia nr 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiającego szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. UE L 299 z 14.11.2015, str. 1), które stosowane jest od 1 lutego 2016 r.

W części dotyczącej ochrony lotnictwa cywilnego dodano art. 189a jako przepis szczególny w stosunku do założeń do ustawy – Prawo działalności gospodarczej dotyczący wyłączenia „milczącej zgody” i obowiązku potwierdzania składania wniosku. Szerzej ta kwestia została wyjaśniona w części uzasadnienia dotyczącej transportu lotniczego (wyjaśnienia w zakresie art. 185a nowelizacji). Powyższa kwestia ma zastosowanie również w sprawach z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego, o których mowa w dziale IX ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

Zasadnym jest przeniesienie trybu postępowania w zakresie kontroli zgodności w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego na poziom ustawowy. Obecnie materia ta znajduje się w Krajowym Programie Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego. Derogacja przepisu uprawniającego do wydawania decyzji administracyjnej dotyczącej zatwierdzania protokołu z przeprowadzonej kontroli implikuje potrzebę uregulowania tej materii w zaproponowanym nowym art. 29b ustawy.

Odnosząc się z kolei do kwestii dodania art. 186ea do ustawy, należy wyjaśnić, że zgodnie z pkt 11.6.3.1 załącznika do rozporządzenia nr 2015/1998/UE, państwa członkowskie są zobligowane do wyznaczania podmiotów zatwierdzających do spraw ochrony lotnictwa (UPZ). Natomiast na mocy pkt 11.6.3.5 lit. a załącznika do ww. rozporządzenia, UPZ musi zostać poddany sprawdzeniu przeszłości. Materia ta nie została dotychczas uregulowana w ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze i z tego powodu należy wprowadzić przepisy dotyczące powyższego sprawdzenia. Artykuł 186ea będzie stosowany przede wszystkim w oparciu o współpracę Prezesa Urzędu z Komendantem Głównym Straży Granicznej poprzez każdorazowe zwracanie się z oficjalnym wnioskiem o udzielenie informacji o braku negatywnych przesłanek.

Jednocześnie zmiana polegająca na ustaleniu okresu objętego kontrolą zatrudnienia i kształcenia, w ramach sprawdzenia przeszłości unijnych podmiotów zatwierdzających do spraw ochrony lotnictwa, stoi w zgodzie z wymogiem prawa europejskiego. Przepisy europejskie wskazują, iż kontrola zatrudnienia i kształcenia powinna obejmować co najmniej pięcioletni okres czasu. Wobec tego, proponowana zmiana spełnia standard wskazany w przepisach unijnych. Ponadto, w związku z wprowadzeniem do krajowego porządku prawnego UPZ, zaistniała konieczność uzupełnienia delegacji do wydania Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego (art. 187) o wymogi dotyczące wyznaczania UPZ do spraw ochrony lotnictwa cywilnego. Ponadto ww. delegacja została uzupełniona o sposób dokumentowania stwierdzonych przez Straż Graniczną poważnych uchybień i naruszeń przepisów oraz informowania o nich Prezesa Urzędu (art. 187 pkt 2a). Kwestia, o której wyżej mowa wydawałaby się możliwa do określenia na podstawie art. 187 pkt 6 ustawy, bez konieczności dokonywania zmian tego punktu, jednakże przepis, do którego zamieszczono odwołanie (art. 186g ust. 1), wymaga, aby przekazywana informacja dotyczyła zdarzeń mogących mieć wpływ na poziom ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, o których mowa w art. 2 pkt 20 ustawy, a w opinii KGSG naruszenie przepisów (inne niż poważne uchybienie) nie ma takiego wpływu. Ostatnia kwestia nowelizacji delegacji do wydania rozporządzenia z art. 187 ustawy dotyczy pkt 4 tego przepisu, w którym rozszerzono sposób współdziałania o współdziałanie, o którym mowa w art. 186b ust. 2 (współdziałanie Prezesa Urzędu ze Strażą Graniczną w sprawowaniu nadzoru nad kontrolą bezpieczeństwa wykonywaną przez zarządzających lotniskami), oraz o współdziałanie, o którym mowa w art. 186b ust. 3 ustawy (sposób realizacji samodzielnych działań Straży Granicznej w sprawowaniu przez Prezesa Urzędu nadzoru nad kontrolą bezpieczeństwa wykonywaną przez zarządzających lotniskami).

W związku z ograniczeniem upoważnienia do wydania aktu wykonawczego zawartego w art. 59a ust. 5 ustawy – Prawo lotnicze, skutkującym eliminacją upoważnienia do określenia wymagań eksploatacyjnych dla lotnisk certyfikowanych ściśle związanych z ochroną lotnictwa cywilnego oraz w celu uniknięcia luki prawnej w sferze wymogów dotyczących ogrodzeń ww. lotnisk, pożądanym jest przeniesienie tej materii do Działu IX ustawy – Prawo lotnicze (Ochrona lotnictwa cywilnego) w postaci przepisu materialnego zawartego w art. 187a ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze oraz odrębnego upoważnienia (art. 187a ust. 2 ustawy) dla ministra właściwego do spraw transportu do

określenia wymagań, jakim powinno odpowiadać ogrodzenie dla lotniska, o którym mowa w art. 59a ust. 1 i 2 ustawy, mając na uwadze ochronę lotnictwa cywilnego i ograniczenie możliwości dostępu zwierząt na teren lotniska. Funkcjonowanie lotniska użytku publicznego na podstawie wydanego certyfikatu oznacza równocześnie spełnianie dodatkowych obowiązków z innych sfer działalności lotniczej, między innymi z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego. System ochrony lotniska wynika z szeregu regulacji prawnych, których ramy na gruncie europejskim tworzy rozporządzenie nr 300/2008/WE. Rozporządzenie to wraz z licznymi aktami uzupełniającymi określa wobec zarządzających lotniskami obowiązek zabezpieczenia kluczowych obszarów lotniska (tj. strefy operacyjnej w całości, w tym stref zastrzeżonych) poprzez zastosowanie odpowiedniej bariery (przeszkody) fizycznej. Zgodnie z pkt 1.1.1.2 załącznika do rozporządzenia nr 2015/1998/UE, granicę pomiędzy strefą ogólnodostępną i strefą operacyjną stanowi przeszkoda fizyczna wyraźnie widoczna dla wszystkich i uniemożliwiająca dostęp osób nieupoważnionych. Wskazaniem kierunku, w którym zarządzający lotniskiem powinien dążyć przy tworzeniu przeszkody fizycznej, są natomiast wytyczne Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) zawarte w dokumencie Doc 8973 Aviation Security Manual. Parametry dotyczące bariery fizycznej, odgradzającej teren strefy operacyjnej lotniska od pozostałych obszarów ogólnodostępnych – zarówno w granicach (tj. strefy ogólnodostępnej lotniska), jak i poza granicami terenu lotniska, wynikają bezpośrednio z rekomendacji uregulowanych w powyżej przywołanym dokumencie ICAO. Wskazać należy ponadto, że określone parametry techniczne bariery odgradzającej funkcjonują już w polskim porządku prawnym od wielu lat. Wymogi te, z niewielkimi modyfikacjami obowiązywały już dotychczas w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk cywilnych oraz w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 sierpnia 2013 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego podlegających obowiązkowi certyfikacji – poprzez wskazanie wymogów dotyczących ogrodzenia. Powyższa kwestia dotyczy ochrony lotnictwa cywilnego, stąd zasadnym jest przeniesienie tej materii do wspomnianego wyżej działu IX ustawy – Prawo lotnicze.

Zmiana w art. 188 ust. 1b podyktowana jest tym, że zadania, o których mowa w ust. 1, są realizowane przy pomocy zespołów ochrony lotniska oraz centrum koordynacji antykryzysowej powołanych przez zarządzającego lotniskiem. Centrum koordynacji antykryzysowej jest kompleksem pomieszczeń przeznaczonych do pracy sztabu kryzysowego (patrz rozporządzenie wydane na podstawie art. 187 ustawy), dlatego też zadania, o których mowa w art. 188 ust. 1, nie mogą być realizowane przy pomocy ww. centrum.

Zmiana proponowana w art. 188a ma na celu zredukowanie katalogu negatywnych przesłanek uniemożliwiających pozytywne przejście sprawdzenia przeszłości. Zgodnie z art. 3 pkt 15 rozporządzenia nr 300/2008/WE „kontrola przeszłości” oznacza udokumentowane sprawdzenie tożsamości osoby, w tym jakiegokolwiek przeszłości kryminalnej, jako element oceny możliwości dopuszczenia danej osoby bez eskorty do stref zastrzeżonych lotniska. W myśl pkt 1.2.4 załącznika do tego rozporządzenia kontrolę przeszłości muszą pozytywnie przejść wszystkie osoby, w tym członkowie personelu latającego przed wystawieniem im karty identyfikacyjnej personelu latającego albo karty identyfikacyjnej portu lotniczego, które upoważniają do dostępu bez eskorty do stref zastrzeżonych lotniska. W kontekście aktualnie obowiązującego w ustawie katalogu negatywnych przesłanek wyraźnie widać, iż zasięg zdarzeń, jakie nie pozwalają pozytywnie przejść kontroli przeszłości, jest bardzo rozległy. Dodatkowo katalog ten jest jedynie przykładowy, co pozwala na szeroką interpretację przepisu. Co więcej, nawet samo powzięcie informacji o wszczęciu postępowania karnego wyklucza pozytywny wynik takiego sprawdzenia. Ponadto warto zauważyć, że utrzymanie w art. 188a w ust. 5 pkt 3 może w konsekwencji prowadzić do sytuacji, w której jedna osoba nie uzyska dostępu do strefy zastrzeżonej w związku z cofnięciem poświadczenia bezpieczeństwa, podczas gdy druga osoba uzyska dostęp wyłącznie z faktu nieubiegania się o poświadczenie bezpieczeństwa. Oczywiście tak w jednym, jak i w drugim przypadku występowałyby podstawy dla odmowy przyznania dostępu do strefy zastrzeżonej. Stąd potrzeba uchylecia tego punktu z art. 188a ust. 5. Z punktu widzenia ochrony lotnictwa cywilnego nie jest konieczne utrzymanie tak szerokiego katalogu negatywnych przesłanek. Po przeanalizowaniu rodzajów zdarzeń uniemożliwiających pozytywne przejście sprawdzenia przeszłości w celu wiążących się z nimi zagrożeń postanowiono zawęzić listę negatywnych przesłanek do przypadków mających bezpośredni związek z ochroną lotnictwa cywilnego. Do udzielenia ww. informacji

zastosowanie znajdują więc przepisy działu VII Kodeksu postępowania administracyjnego, z zastrzeżeniem art. 188a ust. 6 ustawy – Prawo lotnicze, wskazującego na odmienny od kodeksowego termin załatwienia sprawy. Rozwiązanie ma na celu precyzyjniejsze uregulowanie zagadnienia i wyjaśnienie wątpliwości co do możliwości stosowania środków odwoławczych w stosunku do otrzymanej informacji. Ponadto w art. 188a ust. 6 wydłużono dla Komendanta oddziału Straży Granicznej termin (z 21 do 30 dni) na dokonanie ustaleń w zakresie istnienia przesłanek, o których mowa w ust. 4. Dotychczasowa praktyka stosowania obowiązujących przepisów pokazała, iż przy obecnej weryfikacji, wiążącej się z dodatkowym występowaniem do innych służb i instytucji, pogłębianiem informacji trudnym jest czasami dotrzymanie ustawowego (21-dniowego) terminu udzielania odpowiedzi. Straż Graniczna w 95% opiera się na informacjach innych organów, które w wielu przypadkach wymagają dodatkowego sprawdzenia lub uzyskania szczegółowych danych, warunkujących podjęcie decyzji. Chodzi tu o konsultacje z prokuraturą, sądem itp., które często z powodu upływającego terminu realizowane są telefonicznie. Mając na uwadze powyższe oraz upływający czas niezbędny na przekazanie (przesłanie) wniosku, zasadnym jest wydłużenie takiego terminu do 30 dni.

Zmiana ustawy polegająca na dodaniu art. 188e wynika stąd, że obowiązek prowadzenia wewnętrznej kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przez podmioty prowadzące działalność lotniczą został uregulowany w rozporządzeniu wydanym na podstawie delegacji z art. 189 ust. 2 ustawy. Na poziomie ustawowym brak jest obowiązku realizacji wewnętrznej kontroli jakości, pomimo faktu uregulowania obowiązku certyfikacji audytorów wewnętrznej kontroli jakości poprzez przepis ustawy (art. 188d ust. 2, 5 i 7 ustawy). W związku z powyższym, zasadnym jest uregulowanie na poziomie ustawowym obowiązku prowadzenia wewnętrznej kontroli jakości przez ww. podmioty, co w konsekwencji będzie stanowiło podstawę do nałożenia sankcji w przypadku braku wykonywania tych obowiązków.

Wprowadzenie do ustawy art. 188f podyktowane jest tym, że kwestia dotycząca kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w odniesieniu do psów do wykrywania materiałów wybuchowych uregulowana była jedynie w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 189 ust. 2 ustawy (Krajowy Program Kontroli Jakości) oraz w rozporządzeniu nr 1998/2015/UE. W tej sytuacji dla zachowania prawidłowej

systematyki koniecznym jest zamieszczenie tej regulacji w akcie prawnym powszechnie obowiązującym w randze ustawy.

Modyfikacja delegacji ustawowej w art. 189 ust. 2 dla Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego dostosowana została do przepisu pkt 3.2. załącznika II do rozporządzenia nr 300/2008/WE. Z powyższego punktu, wprowadzającego wymogi dla Krajowego Programu Kontroli Jakości, zostały wpisane do nowego brzmienia delegacji elementy, które zgodnie z zasadami prawa mogą zostać uregulowane na poziomie podstawowym.

Zaproponowano rozszerzenie katalogu administracyjnych kar pieniężnych, przy jednoczesnym podniesieniu wysokości tych kar – co zapewni możliwość skutecznego nakładania kar, a przez to zrealizuje także funkcję odstrasżającą, o której mowa w art. 21 rozporządzenia nr 300/2008/WE.

W odniesieniu do zmiany w art. 209a ust. 1 ustawy należy wskazać, że katalog kar w obecnym kształcie jest niepełny. Sankcje nie zapewniają w pełni prawidłowego wykonania art. 21 rozporządzenia nr 300/2008/WE, gdyż katalog kar jest zbyt wąski, a ich stosunkowo niewysoki wymiar nie spełnia wymogu „odstrasżania”, skuteczności i adekwatności, o którym mowa w ww. rozporządzeniu. Obowiązujący „taryfikator” kar nie obejmuje ponadto sankcji karnej za szereg naruszeń istotnych z punktu widzenia zapewnienia ochrony w lotnictwie cywilnym. Dodatkowo z art. 209a ust. 1 ustawy należy usunąć zwrot „uporczywie uchyła się”, gdyż stoi to w sprzeczności z dalszym brzmieniem przepisu, odnoszącego się do niespełniania wymagań z rozporządzenia nr 2015/1998/UE. Nowelizacja pozwoli dostosować ustawę do wymogów europejskich, gdyż zapewni możliwość ich skutecznego nakładania, a przez to zrealizuje także funkcję odstrasżającą. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 300/2008 w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego wymaga określenia zasad dotyczących sankcji stosowanych w przypadku naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia i podjęcia wszelkich niezbędnych środków w celu zapewnienia ich wprowadzenia w życie. W tym względzie należy wskazać, że ustawa – Prawo lotnicze nie przewidywała sankcji za naruszenie przepisów tego rozporządzenia, w szczególności jego art. 12, art. 13 i art. 14. W związku z tym załącznik nr 1 do ustawy został uzupełniony o kary finansowe za brak sporządzenia, niestosowania oraz utrzymania przez zarządzającego lotniskiem programu ochrony lotniska (art. 12

rozporządzenia WE nr 300/2008), programu ochrony przewoźnika lotniczego – w przypadku przewoźnika lotniczego (art. 13 rozporządzenia WE nr 300/2008) oraz programu ochrony podmiotu zobowiązanego na podstawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego do posiadania, stosowania i utrzymania takiego programu ochrony (art. 14 rozporządzenia WE nr 300/2008).

Wymóg adekwatności, o którym wyżej mowa odnosi się do zakresu i wagi naruszenia przepisów. Oznacza to, że naruszenie przepisów z zakresu ochrony lotnictwa ma różny wpływ na poziom ochrony. Proponując treść art. 209a, dokonano oceny wagi poszczególnych naruszeń z punktu widzenia ochrony lotnictwa cywilnego. Ponadto zgodnie z art. 21 rozporządzenia nr 300/2008/WE „państwa członkowskie określają zasady dotyczące sankcji stosowanych w przypadku naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia i podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wprowadzenia w życie, a sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające”. Takie ujęcie przepisu powoduje, że kary powinny spełniać wszystkie trzy cechy. Jak już wcześniej określono, adekwatność odnosi się do zakresu naruszenia, a charakter odstraszający i skuteczny powodować będzie, że podmiot kontrolowany nie będzie dopuszczał się podobnych naruszeń w przyszłości. Dodatkowo należy wskazać, że w projektowanym art. 209a ust. 1 jest mowa o umyślnym działaniu po stronie podmiotu – nie usunął stwierdzonych niezgodności lub w sposób rażący nie wypełnia obowiązków określonych przepisami prawa.

Z uwagi na brzmienie nowego art. 188e ust. 1, istnieje potrzeba poszerzenia katalogu naruszeń objętych możliwością nałożenia kary pieniężnej w przypadku ich stwierdzenia (art. 209u). Ze względu na charakter nowo wprowadzanych naruszeń do przedmiotowego katalogu, należy określić nowe granice wysokości tych kar.

Odnosząc się z kolei do zmian w załączniku nr 6 ustawy, wymaga podkreślenia, że przepis pkt 11.6.3.1 załącznika do rozporządzenia nr 2015/1998/UE nakłada na państwa członkowskie UE obowiązek wyznaczania unijnych podmiotów zatwierdzających do spraw ochrony lotnictwa cywilnego. Natomiast pkt 6.8.1.1 załącznika do ww. aktu prawnego nakłada obowiązek walidacji lokalizacji dla przewoźnika lotniczego przewożącego ładunki i pocztę z krajów trzecich (ACC3) oraz zarejestrowanych agentów z krajów trzecich (RA3). Obydwa procesy wynikają ze zmian przepisów z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego. Obecnie brak jest w krajowym prawie

lotniczym określenia opłat lotniczych związanych z postępowaniem w powyższych sprawach. Wprowadzenie do tabeli opłat lotniczych nowych rodzajów czynności urzędowych (wyznaczenie UPZ, przeprowadzenie przez Prezesa Urzędu wizji lokalnej) oraz stawek opłat lotniczych pozwoli zrekompensować koszty postępowań, zwłaszcza w zakresie przeprowadzania wizji lokalnych w państwach trzecich leżących w odległych rejonach świata. Planowane zmiany w zakresie opłat lotniczych nie spowodują nadmiernych obciążeń finansowych dla podmiotów, ponieważ w przypadku, gdy będą one zainteresowane wyznaczeniem jako ACC3 lub RA3, do ich własnej decyzji należeć będzie, do jakiego podmiotu zwrócić się o przeprowadzenie walidacji (władza lotnicza lub UPZ), a co za tym idzie, również sposobu walidacji bardziej korzystnego dla nich z ekonomicznego punktu widzenia.

Uzasadnieniem dla wprowadzenia opłaty za wydanie certyfikatu audytora wewnętrznego kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w wysokości 200 złotych jest to, że do działań organizacyjnych podejmowanych w celu wydania dokumentu w postaci certyfikatu audytora zalicza się konieczność przeprowadzenia egzaminu, a następnie postępowania administracyjnego kończącego się wydaniem decyzji administracyjnej wraz z załączonym do niej certyfikatem. Wiąże się to z dużym nakładem pracy (konieczność uczestnictwa pracowników Urzędu w składzie komisji egzaminacyjnej, weryfikacja dokumentów i sporządzenie pism procesowych w postępowaniu) oraz zużyciem odpowiednich materiałów papierniczych (m.in. odpowiedni papier, na którym drukowany jest certyfikat). Dlatego zasadnym jest wprowadzenie opłaty lotniczej w proponowanej wysokości.

Operacje lotnicze:

Dnia 25 października 2012 r. zostało opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej rozporządzenie nr 965/2012/UE, którego obowiązywanie w polskim porządku prawnym zostało przesunięte w czasie na podstawie zgłoszonej do Komisji Europejskiej i Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) notyfikacji ogłoszonej komunikatem nr 30 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 1 marca 2013 r. w sprawie dokonania notyfikacji Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie zastosowania odroczeń wynikających z rozporządzenia nr 965/2012/UE. Na skutek zgłoszenia przez Rzeczpospolitą Polską odstąpienia od stosowania załączników do rozporządzenia nr 965/2012/UE, do dnia 28 października 2014 r. w sprawach objętych

cytowanym komunikatem były stosowane przepisy 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. Mając na uwadze powyższe, celem dostosowania przepisów prawa krajowego do rozporządzenia nr 2018/1139/UE oraz stosowanych od dnia 28 października 2014 r. przepisów rozporządzenia nr 965/2012/UE, należy wprowadzić odpowiednie zmiany w ustawie – Prawo lotnicze.

Dostosowując prawo krajowe do przepisów UE, należy mieć na uwadze uchylenie w art. 1 ust. 8, odsyłającego do stosowania przepisów z zakresu przewozów lotniczych odpowiednio do nieodpłatnych przewozów dokonywanych przez przewoźnika lotniczego. Nadmienić należy, że stosowanie tych przepisów wynika jednocześnie z Konwencji o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w Montrealu dnia 28 maja 1999 r. Proponuje się zatem usunięcie zbędnego powtórzenia.

W czasie obowiązywania rozporządzenia nr 965/2012/UE Unia Europejska ogłosiła zmiany do tego rozporządzenia. Najobszerniejsza z nich została wprowadzona rozporządzeniem Komisji (UE) nr 800/2013 z dnia 14 sierpnia 2013 r. (Dz. Urz. UE L 227 z 24.08.2013 r., str. 1). Niniejszą zmianą dodano do rozporządzenia 965/2012 przepisy dotyczące operacji niezarobkowych przy użyciu samolotów, śmigłowców, balonów i szybowców. W rozporządzeniu nr 965/2012/UE zmienionym rozporządzeniem nr 800/2013/UE w art. 10 przewidziano możliwość odstępstw od stosowania niektórych przepisów rozporządzenia, określając maksymalne daty, do których z odstępstwa można skorzystać. Polska zdecydowała dotychczas o następujących okresach przejściowych:

Operacje niezarobkowe z wykorzystaniem skomplikowanych statków powietrznych (wymaganie dla organizacji Part-ORO) – zgodnie z zapisami w pkt 3a – do dnia 25 sierpnia 2016 r.

Operacje niezarobkowe z wykorzystaniem skomplikowanych statków powietrznych (wymaganie Part-NCC oraz Part-SPA) – zgodnie z zapisami w pkt 3b do dnia 25 sierpnia 2016 r.

Operacje niezarobkowe, inne niż skomplikowane statki powietrzne (wymaganie Part-NCO oraz Part-SPA) – zgodnie z zapisami w pkt 3b do dnia 28 października

2014 r. z drobnymi wykluczeniami, które zaczną obowiązywać od dnia 25 sierpnia 2016 r.

W kwietniu 2014 r. opublikowane zostało rozporządzenie Komisji (UE) nr 379/2014 z dnia 7 kwietnia 2014 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 123 z 24.04.2014, str. 1). Prezes Urzędu po przeprowadzeniu konsultacji ze środowiskiem lotniczym, starając się uwzględnić racje wszystkich zainteresowanych stron i ich interesy, przygotował notyfikację dla RP. Notyfikacja miała zastosowanie w zakresie:

- 1) niestosowania przepisów załączników II (Part-ARO), III (Part-ORO) oraz IV (Part-CAT) do operacji zarobkowego transportu lotniczego rozpoczynających się i kończących na tym samym lotnisku/w tym samym miejscu operacji lotniczej, wykonywanych przy użyciu samolotów w klasie osiągow B lub nieskomplikowanych śmigłowców – do dnia 21 kwietnia 2017 r.;
- 2) niestosowania przepisu ORO.GEN.200 lit. a pkt 3 – System zarządzania bezpieczeństwem (SMS) załącznika III (Part-ORO) do operacji zarobkowego transportu lotniczego wykonywanego przy użyciu balonów i szybowców – do dnia 21 kwietnia 2017 r.;
- 3) niestosowania przepisów załączników II (Part-ARO), III (Part-ORO), VIII (Part-SPO) do specjalistycznych operacji niezarobkowych wykonywanych przy użyciu skomplikowanych samolotów i śmigłowców – do dnia 21 kwietnia 2017 r.;
- 4) niestosowania przepisów załączników II (Part-ARO), III (Part-ORO) oraz VIII (Part-SPO) do specjalistycznych operacji zarobkowych – do dnia 1 stycznia 2016 r., z zastrzeżeniem pkt 5;
- 5) niestosowania przepisu ORO.GEN.200 lit. a pkt 3 – System zarządzania bezpieczeństwem (SMS) załącznika III (Part-ORO) do specjalistycznych operacji zarobkowych – do dnia 21 kwietnia 2017 r.

Opublikowanie rozporządzenia nr 965/2012/UE oraz zastosowanie obu ww. notyfikacji pozwoliło na wypracowanie nowych rozwiązań i dostosowanie polskiego systemu prawnego do unijnych regulacji. Stąd w obszarze dotyczącym operacji lotniczych proponuje się następujące zmiany w ustawie – Prawo lotnicze.

Zmiany w przepisach dotyczących kontroli – opisano w części „zagadnienia ogólne”.

Dotychczasową regulację zawartą w art. 26a ust. 1 pkt 3 (opłacie lotniczej podlega sprawowanie nadzoru nad podmiotami posiadającymi certyfikat, innymi niż instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej) uzupełniono o nowe formy prowadzenia działalności w lotnictwie cywilnym poprzez dodanie nowego pkt 3a. Zgodnie z ARO.GEN.300 rozporządzenia nr 965/2012/UE właściwy organ sprawdza ciągłe spełnianie wymagań przez organizacje, które certyfikował, operacje specjalistyczne, na które udzielił zezwolenia oraz organizacje, od których otrzymał zgłoszenie. Opłacie lotniczej podlegają podmioty, nad którymi Prezes Urzędu sprawuje nadzór, w tym operatorzy posiadający wykaz zatwierdzeń szczególnych (czyli wszyscy inni operatorzy niż posiadacze certyfikatu AOC – zgodnie z SPA.GEN.110 rozporządzenia nr 965/2012/UE). Dodanie nowych form działalności w art. 26a ust. 1 pkt 3a powoduje, że zmiany wymaga również treść pkt 3 w ust. 6 omawianego artykułu. Konsekwencją opisanej powyżej zmiany jest również nowelizacja brzmienia ust. 6 w art. 26g ustawy określającego sposób pobierania opłaty za pierwszy rok działalności danego podmiotu. Zdecydowano, że będą one pobierane w sposób analogiczny jak w przypadku opłaty lotniczej za sprawowanie bieżącego nadzoru pobieranej od podmiotów certyfikowanych. Z uwagi na wprowadzone zmiany w art. 26a oraz 26g w zakresie opłat w końcowej części ustawy wprowadzono przepis przejściowy regulujący sposób pobierania opłat po wejściu w życie ustawy.

Kolejna zmiana w nowelizowanej ustawie dotyczy art. 41. Celem zmiany jest ograniczenie jego uregulowania tylko do umów leasingu wskazanych w rozporządzeniu nr 965/2012/UE, jednocześnie tworząc czytelny i przejrzysty przepis zachowujący spójność z wymaganiami tego rozporządzenia. Przepisy rozporządzenia nr 965/2012/UE szczegółowo opisują wymagania dla podmiotów w przypadku zawierania umów leasingu bez załogi oraz umów leasingu z załogą. W ustawie wskazano więc jedynie na formę działania w tym wypadku polskiego nadzoru lotniczego. Zgodnie z przyjętymi rozwiązaniami, usunięto również przepis stanowiący o ujawnianiu zawartych umów leasingu statku powietrznego w rejestrze cywilnych statków powietrznych prowadzonym przez Prezesa Urzędu ponieważ przepisy UE nie przewidują takiego obowiązku. Zaproponowane nowe brzmienie art. 41 odzwierciedla aktualny stan prawny UE.

Zmiana w zakresie art. 93a ust. 1 jest spowodowana obecnym brakiem możliwości prowadzenia szkoleń załóg wykonujących operacje HEMS (udzielenia pomocy medycznej w nagłej potrzebie) obejmujących lądowania w terenie przygodnym. Szkolenie właśnie w tym zakresie jest bardzo istotnym punktem szkolenia załóg lotniczych wykonujących operacje lotnicze w ramach działalności śmigłowcowej służby ratownictwa medycznego. Specyfika wykonywania tego typu operacji wymaga od załogi szczególnego przeszkolenia. Proponowana zmiana pozwoli na odpowiednie szkolenie tych załóg lotniczych co niewątpliwie będzie miało bezpośredni wpływ na poziom bezpieczeństwa tych operacji.

Zmiany w art. 95g (zmiana ust. 1 i 3) są spowodowane koniecznością dookreślenia, że czynności członka personelu pokładowego wykonuje osoba legitymująca się świadectwem dopuszczenia do pracy, o którym mowa w CC.CCA.110 załącznika V do rozporządzenia nr 1178/2011/UE oraz, co zostało ujęte w zmianie do art. 95g ust. 3. Szkolenie kandydatów na członka personelu może przeprowadzać przewoźnik lotniczy upoważniony w tym zakresie przez Prezesa Urzędu, albo organizacja szkoleniowa zatwierdzana przez Prezesa Urzędu. Zatwierdzenie organizacji szkoleniowej odbywać się będzie poprzez wydanie decyzji administracyjnej na podstawie warunków określonych w ORO.AOC.120 rozporządzenia nr 965/2012/UE. Wiedzę o przeprowadzonych szkoleniach przez przewoźnika lotniczego Prezes Urzędu czerpie z przekazywanych wykazów świadectw dopuszczenia do pracy, zgodnie z ust. 4 tego artykułu. Dodano więc ust. 5, aby także upoważnione do przeprowadzenia szkolenia organizacje szkoleniowe przekazywały takie wykazy do Prezesa Urzędu.

Z uwagi na konieczność wdrożenia treści klauzuli 8 ust. 2 dyrektywy 2000/79/WE konieczne jest wprowadzenie w ustawie – Prawo lotnicze ograniczenia, wskazującego limit 1900 godzin czasu pracy członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu w ciągu okresu rozliczeniowego wynoszącego rok kalendarzowy. Należy zauważyć, iż w stosunku do członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu śmigłowca ograniczenie takie w obowiązującej ustawie zostało zawarte w art. 103a ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze. Aby nie było wątpliwości, że powyższy limit dotyczy wykonywania wszelkich czynności lotniczych wykonywanych przez członków załóg statków powietrznych uchylono art. 103a ust. 1 i jednocześnie dodano nowy art. 102a gdzie w ust. 1, w którym

zapisano normę wskazującą na powyższy limit. Określenie limitu na poziomie 1900 godzin dotyczy wykonywania wszystkich operacji lotniczych przez danego członka załogi lotniczej. Dla zachowania bezpieczeństwa wykonywanych operacji lotniczych zasadnym jest aby przepis precyzyjnie określał, że członek załogi statku powietrznego może łącznie w ciągu roku kalendarzowego przepracować do 1900 godzin. Również z uwagi na potrzebę wdrożenia klauzuli 9 dyrektywy 2000/79/WE na poziomie ustawy określono dni wolne przysługujące członkom załóg statków powietrznych (art. 102a ust. 2).

Z dniem 18 lutego 2016 r. stosuje się przepisy rozporządzenia Komisji (UE) nr 83/2014 z dnia 29 stycznia 2014 r. zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 965/2012 ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 28 z 31.01.2014, str. 17), zwane dalej „rozporządzeniem nr 83/2014/UE”. Zgodnie z artykułem 8 ww. rozporządzenia, operacje CAT prowadzone przy użyciu samolotów będą podlegać przepisom podczęści FTL załącznika III, natomiast działalność taksówki powietrznej, operacje służb ratownictwa medycznego oraz operacje CAT wykonywane przez jednego pilota, prowadzone przy użyciu samolotów, podlegać będą przepisom art. 8 ust. 4 rozporządzenia nr 3922/91/EWG oraz części Q załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91/EWG i powiązanim zwolnieniom krajowym opracowanym na podstawie ocen ryzyka w zakresie bezpieczeństwa przeprowadzonych przez właściwe organy. Powyższe rozwiązanie unijne wskazuje, na potrzebę osobnego potraktowania kategorii przewozu operacji służb ratownictwa medycznego, operacji CAT wykonywanych przez jednego pilota i taksówki powietrznej, od uregulowań przyjętych dla operacji CAT prowadzonych przy użyciu samolotów. Uregulowanie powyższych kwestii w dwóch unijnych aktach prawnych (rozporządzeniu nr 965/2012/UE oraz rozporządzeniu nr 3922/91/EWG) wymusiło zmiany w przepisach dotyczących czasu pracy członków załóg w przewozie lotniczym wykonywanych samolotem.

Uwzględniając obecnie przyjętą redakcję przepisów dotyczących czasu pracy członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu oraz mając na względzie powyższy podział regulacji w przepisach unijnych (tj. osobne przepisy dla działalności taksówki powietrznej, operacji służb ratownictwa medycznego oraz operacji CAT wykonywane przez jednego pilota i osobne dla pozostałych operacji CAT),

w projekcie dodano nowy art. 102b, który obejmuje normy dla członków załóg w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu, z wyłączeniem członków załóg wykonujących operacje w ramach działalności taksówki powietrznej, operacji służb ratownictwa medycznego oraz operacji CAT wykonywanych przez jednego pilota.

Jednocześnie mając na uwadze, że w odniesieniu do członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu ujęte w § 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 kwietnia 2014 r. w sprawie szczegółowych warunków rozliczania czasu pracy członków załóg powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu (Dz. U. poz. 663), normy wskazują, że czas pracy należy rozumieć jako okres służby oraz dyżur – jako gotowość, zdefiniowane w akcie prawa Unii Europejskiej, a jednocześnie regulacje dotyczące czasu pracy czy dyżuru to normy o charakterze ustawowym, dlatego przeniesiono do przepisów niniejszej nowelizacji obecnie funkcjonujące na poziomie rozporządzenia krajowego rozwiązania. Przepisy powyższego rozporządzenia sprawdziły się w praktyce stosowania prawa. Przewoźnicy lotniczy nie zgłaszali, aby takie rozwiązania było dla nich problematyczne. Jednocześnie zrównanie pojęcia czasu pracy z okresem służby, a dyżuru z gotowością uprości system prawny i konieczność prowadzenia oddzielnych ewidencji. W sposób analogiczny uregulowano kwestię czasu pracy i dyżuru w odniesieniu do członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym wykonywanym przy użyciu samolotu w służbie ratownictwa medycznego i w operacjach lotniczych w załodze jednoosobowej oraz taksówką powietrzną – art. 103ca ust. 1 (czas pracy rozumiany jako okres służby – pkt 1.2.OPS części Q załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91/EWG) i ust. 2 (dyżur rozumiany jako gotowość – pkt 1.14 OPS 1.1095 części Q załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91). Podobny charakter mają zmiany ujęte w art. 102a ust. 2 (dot. dni wolnych) i art. 103 ust. 3b (dot. symulatora lotu, lotów szkoleniowych), które obecnie są unormowane odpowiednio w § 10 oraz § 18 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 kwietnia 2014 r. w sprawie szczegółowych warunków rozliczania czasu pracy członków załóg powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu. Z dniem wejścia w życie podczęści FTL załącznika III do rozporządzenia nr 965/2012/UE (tj. 18 lutego 2016 r.) pozostałe przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 kwietnia 2014 r. w sprawie szczegółowych warunków rozliczania czasu pracy członków załóg powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu

nie są już stosowane, bowiem obowiązują w tym zakresie wprost przepisy podczęści FTL załącznika III do rozporządzenia nr 965/2012/UE. Z opisanego powyżej powodu i zastosowanych rozwiązań zdecydowano się na uchylenie delegacji ustawowej z art. 103 ust. 4 ustawy – Prawo lotnicze, ponieważ całość jego norm będzie uregulowana na poziomie ustawowym albo będą miały zastosowanie przepisy rozporządzenia unijnego.

Ponadto w art. 103 dodano nowy ust. 3a, w którym określono typ grafiku zakłócającego, który ma być stosowany w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu, realizując tym samym dyspozycję przepisu ARO.OPS.230 (ustalenie, który typ grafiku zakłócającego ma zastosowanie do wszystkich przewoźników lotniczych znajdujących się pod nadzorem polskiego organu nadzoru lotnictwa cywilnego). Określono również w ust. 3b tego artykułu maksymalny okres pełnienia czynności lotniczych przez członka załogi na symulatorze lotu lub w przypadku lotów szkoleniowych.

Ujęte w art. 102a ust. 3 i 4 oraz w art. 103ca ust. 1 i 2 rozwiązanie przewiduje, że w lotnictwie cywilnym w odniesieniu do członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu czas pracy należy rozumieć jako okres służby w rozumieniu odpowiednio rozporządzenia nr 3922/91/EWG dla taksówki powietrznej, lotów w załodze jednoosobowej oraz operacji służb ratownictwa medycznego albo rozporządzenia nr 965/2012/UE dla pozostałych członków załóg. Zastosowana redakcja wynika z faktu, że obecnie w ustawie – Prawo lotnicze przepisy czasu pracy odnoszące się do wszystkich członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotów są uregulowane w art. 103. Natomiast kwestia czasu pracy członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu wykonujących operacje w ramach działalności taksówki powietrznej, w załodze jednoosobowej oraz operacje służb ratownictwa medycznego została określona w nowym art. 103ca ust. 1 i 2. Układ przepisów w omawianej powyżej materii będzie więc następujący. W art. 102a zostały ujęte normy wspólne dla wszystkich rodzajów operacji lotniczych. W art. 102b i art. 103 zostały ujęte normy dla członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu, z wyłączeniem członków załóg, do których nie mają zastosowanie przepisy podczęści FTL załącznika III do rozporządzenia nr 965/2012/UE. Natomiast w art. 103ca zostały ujęte przepisy dotyczące członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym

wykonywanym przy użyciu samolotu w służbie ratownictwa medycznego i w operacjach lotniczych w załodze jednoosobowej oraz taksówką powietrzną.

Potrzebę osobnego potraktowania kategorii przewozu operacji służb ratownictwa medycznego, operacji CAT wykonywanych przez jednego pilota i taksówki powietrznej, od uregulowań przyjętych dla operacji CAT prowadzonych przy użyciu samolotów wynika z uregulowań unijnych. Specyfika prowadzonej przez nich działalności jest odmienna od przewozu regularnego. Działalność taksówki powietrznej polega na wykonywaniu operacji typu „na żądanie”, gdzie planowanie załóg opiera się na konstrukcji ustalania dyspozycyjności członków załóg statków powietrznych. Przewoźnik lotniczy typu taksówki powietrznej nie stosuje rozkładów lotów. Podjęcie czynności lotniczych następuje na żądanie w ramach pełnionej w danym okresie czasu dyspozycyjności („ad hoc”). W związku z faktem, iż od 18 lutego 2016 r. stosuje się przepisy rozporządzenia nr 83/2014/UE, ale z wyłączeniem przepisów dotyczących taksówki powietrznej, operacji służb ratownictwa medycznego oraz operacji CAT wykonywanych przez jednego pilota, prowadzonych przy użyciu samolotów, zasadnym wydaje się opracowanie przepisów dla wymienionych podmiotów. Z uwagi na zastosowaną przez prawodawcę unijnego specyfikę utrzymania w mocy przepisów podczęści Q załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91/EWG w zakresie taksówki powietrznej, lotów w załodze jednoosobowej oraz w służbie ratownictwa medycznego w odnośniku wskazano, że podczęść Q należy stosować w wersji wprowadzonej do porządku prawnego rozporządzeniem nr 859/2008/WE z dnia 20 sierpnia 2008 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 254 z 20.9.2008, str. 1) w związku z treścią art. 8 ust. 2 rozporządzenia nr 965/2012/UE.

W art. 155a oraz art. 155b wprowadzono odpowiednie zmiany dostosowujące przepisy do wymagań rozporządzenia nr 965/2012/UE, w tym m.in. do ARO.RAMP.140 i ARO.RAMP.145, określających zasady zatrzymywania statku powietrznego oraz sprawozdawczości, tj. prowadzenia centralnej bazy danych celem gromadzenia informacji przydatnych w stosowaniu rozporządzenia nr 2018/1139/UE i jego przepisów wykonawczych.

Zmiany w art. 155a wynikają z faktu, że obecnie niniejszy obszar został objęty prawem UE (rozporządzeniem nr 965/2012/UE), natomiast wcześniej była to implementacja 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 20.04.2008, str. 76) zmienionej przez dyrektywę 2008/49/WE z dnia 16 kwietnia 2008 r. zmieniającą załącznik II do dyrektywy 2004/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do kryteriów przeprowadzania kontroli na ziemi statków powietrznych korzystających z portów lotniczych Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 109 z 19.04.2008, str. 17). Mając na uwadze treść ARO.RAMP.140 lit. a załącznika II do rozporządzenia nr 965/2012/UE, a więc potrzebę szybkiej reakcji nadzoru lotniczego w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości kategorii 3 i uzasadnionego podejrzenia startu statku powietrznego bez zakończenia odpowiednich działań naprawczych przez jego operatora, zatrzymanie statku powietrznego, w takiej sytuacji będzie dokonywane w formie zawiadomienia. Ponieważ jest to inna forma działania administracji (zaskarżalna skargą do wojewódzkiego sądu administracyjnego, jako czynność z zakresu administracji publicznej dotycząca uprawnień lub obowiązków wynikających z przepisów prawa, zgodnie z art. 3 ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi) wprowadzono w ust. 2 i 3 art. 155a normy określające sposób doręczania takiego zawiadomienia oraz przewidziano możliwość odwołania się podmiotu od takiej czynności organu w formie sprzeciwu.

Zgodnie z ARO.RAMP.145 lit. c załącznika II do rozporządzenia nr 965/2012/UE w każdym przypadku gdy informacje, o których mowa w ARO.RAMP.110, wskazują na istnienie potencjalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa, są one również niezwłocznie przekazywane do każdego właściwego organu oraz EASA. Natomiast ARO.RAMP.110 załącznika II do rozporządzenia nr 965/2012/UE w kwestii gromadzenia informacji stanowi, iż (cyt.): „Właściwy organ gromadzi i przetwarza wszelkie informacje uznane za przydatne do przeprowadzania inspekcji na płycie.”.

Uchylono w całości art. 155b bowiem ujęte w nim przepisy znajdują odzwierciedlenie w następujących przepisach rozporządzenia nr 965/2012/UE: ARO.RAMP.110, ARO.RAMP.135 lit. a oraz ARO.RAMP.145.

Ponieważ nowy art. 155a względem obecnej regulacji dotyczy jedynie zabezpieczenia statku powietrznego na lotnisku do czasu przywrócenia stanu zgodnego z umowami i przepisami międzynarodowymi (pkt 1) w nowym art. 155d uregulowano kwestię czasowego zakazu wlotu na terytorium RP określonego statku powietrznego lub wszystkich statków powietrznych określonego przewoźnika lotniczego. Przepis wskazuje, że w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości kategorii 3, o której mowa w ARO.RAMP.130 pkt 1, i wystąpienia okoliczności, o których mowa w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 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 uchylające art. 9 dyrektywę 2004/36/WE (Dz. Urz. UE L 344 z 27.12.2005 r., str. 15), Prezes Urzędu wydaje decyzję administracyjną wprowadzającą czasowy zakaz wykonywania operacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej określonego statku powietrznego lub wszystkich statków powietrznych użytkowanych przez określonego przewoźnika lotniczego do czasu trwałego usunięcia przyczyn powstałego zagrożenia. Określono w nim również sposób przekazywania informacji i współpracę między Prezesem Urzędu oraz instytucją zapewniającą służby ruchu lotniczego i właściwym organem państwa, z którego pochodzi przewoźnik lotniczy lub państwa, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany.

Zmiana treści art. 157 ust. 1 ma na celu doprecyzowanie, że nadzór sprawowany przez Prezesa Urzędu nad eksploatacją statków powietrznych obejmuje również obszar obsługi naziemnej. Uzupełniono także brzmienie art. 158 ust. 2 poprzez wskazanie, że użytkownik statku powietrznego prowadzący działalność podlegającą certyfikacji, obowiązany jest w szczególności wprowadzić w przedsiębiorstwie instrukcje dotyczące obsługi naziemnej. Rozwiązania takie z pewnością sprzyjać będą podniesieniu poziomu bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych.

W celu objęcia nadzorem operacyjnym podmiotów zgłaszających działalność lub posiadających zezwolenia na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka, do czego Prezesa Urzędu zobowiązują przepisy rozporządzenia nr 965/2012/UE – w art. 157 dodano ust. 2a.

Dotychczasową regulację zawartą w art. 158 ust. 2 uzupełniono o nowe formy prowadzenia działalności w lotnictwie cywilnym.

Rozporządzeniem Komisji (UE) 2017/363 z dnia 1 marca 2017 r. zmieniającym rozporządzenie (UE) 965/2012 w odniesieniu do szczególnego zatwierdzenia dotyczącego operacji jednosilnikowego samolotu turbinowego w nocy lub w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów oraz do wymogów w zakresie zatwierdzania szkolenia na temat materiałów niebezpiecznych dotyczącego zarobkowych operacji specjalistycznych, operacji niezarobkowych wykonywanych skomplikowanymi technicznie statkami powietrznymi z napędem silnikowym i niezarobkowych operacji specjalistycznych wykonywanych skomplikowanymi technicznie statkami powietrznymi z napędem silnikowym (Dz. Urz. UE L 55 z 02.03.2017, str. 1) zmieniono art. 6 ust. 3 rozporządzenia nr 965/2012/UE dodając regulację, że loty bez przewożenia pasażerów lub ładunku, wykonywane w celu przebazowania statku powietrznego na potrzeby remontu, naprawy, obsługi technicznej, inspekcji, dostawy eksportu lub podobne są wykonywane na warunkach określonych w przepisach krajowych państw członkowskich UE. Unormowano tę kwestię przez ujęcie odpowiednich regulacji w art. 158 ust. 3a–3e. W przypadku opisanych lotów będzie potrzeba uzyskania zgody Prezesa Urzędu na taki lot. Użytkownik statku powietrznego będzie się o nią mógł zwrócić poprzez złożenie wniosku zawierającego elementy opisane w powyższych ustępach.

Mając na względzie, że przepisy rozporządzenia nr 2018/1139/UE oraz rozporządzeń wydanych na jego podstawie w sposób wyczerpujący określają zasady prowadzenia nadzoru przez władzę lotniczą, zasadnym jest uchylenia ust. 2 w art. 159 ustawy – Prawo lotnicze.

W art. 160 wprowadzono niezbędne korekty, dostosowujące przepis do wymagań unijnych, jak również zapewniające funkcjonalność przepisu w obszarze operacji lotniczych. Odpowiednio zmieniono ust. 4 pkt 2 celem umożliwienia sprawdzania przez Prezesa Urzędu w procesie certyfikacji wymogów określonych w rozporządzeniu nr 965/2012/UE, dotyczących zatwierdzeń szczególnych. Dotychczas proces zatwierdzeń szczególnych był wykonywany, jednakże de facto brak było podstawy prawnej w tym obszarze. Dotychczasowy przepis stanowił iż w odniesieniu do przewozu lotniczego w procesie certyfikacji następuje także sprawdzenie zdolności

finansowych. Należy jednak mieć na uwadze, że badanie zdolności finansowych jest obowiązkiem nie wynikającym z przepisów bezpieczeństwa lotniczego (np. rozporządzenia nr 965/2012/UE). Aspekty finansowe są weryfikowane bowiem w procesie koncesjonowania (np. rozporządzenie nr 1008/2008/WE).

Nowelizacja zawiera nowy rozdział 3, obejmujący swym zakresem: art. 163b, art. 163d oraz art. 163c. Celem wprowadzenia rozdziału 3, jest umocowanie Prezesa Urzędu do wydawania zatwierdzeń szczególnych, zezwoleń i zgłoszeń wynikających z wymagań rozporządzenia nr 965/2012/UE zmienionego rozporządzeniem nr 379/2014/UE.

Konieczność dodania w art. 163c ust. 5 wynika z dyspozycji AMC1 ARO.OPS.150 zgodnie z którym właściwy organ powinien upubliczniać listę operacji uznawanych za operacje specjalistyczne wysokiego ryzyka tak, by operatorzy byli poinformowani, kiedy należy złożyć wniosek o zezwolenie na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka. Z uwagi na brak możliwości wydania takiej listy w formie aktu powszechnie obowiązującego przez Prezesa Urzędu, lista tego rodzaju operacji będzie wydawana w formie rozporządzenia wydawanego przez ministra właściwego do spraw transportu.

Należy zwrócić uwagę, że w propozycji w art. 163d w ust. 1 pkt 1 nałożono na podmiot wykonujący operacje niezarobkowe lub niezarobkowe operacje specjalistyczne skomplikowanym statkiem powietrznym z napędem silnikowym oraz przedsiębiorcę wykonującego zarobkowe operacje specjalistyczne obowiązek złożenia do Prezesa Urzędu zgłoszenia wraz z dokumentacją, o której mowa w ORO.DEC.100 lit. a i b załącznika III do rozporządzenia nr 965/2014/UE. Jednocześnie w pkt 2 tego ustępu określono, że podmioty wykonujące zarobkowe operacje specjalistyczne statkiem powietrznym kategorii specjalnej, o którym mowa w art. 53a ust. 1, oraz statkiem powietrznym, o którym mowa w art. 53a ust. 2 pkt 2, składa Prezesowi Urzędu zgłoszenie, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 159 ust. 1. Pozostałe ustępy tego artykułu dotyczą czynności, jakich ma dokonać zarówno wnioskujący – podmiot wykonujący operacje niezarobkowe lub niezarobkowe operacje specjalistyczne skomplikowanym statkiem powietrznym z napędem silnikowym oraz przedsiębiorca wykonujący zarobkowe operacje specjalistyczne, jak i organ administracji – Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Użyte w przepisach tego artykułu odesłanie do podmiotu, o którym mowa w ust. 1, należy rozumieć jako odesłanie

zarówno do podmiotu wykonującego operacje niezarobkowe lub niezarobkowe operacje specjalistyczne skomplikowanym statkiem powietrznym z napędem silnikowym oraz przedsiębiorcy wykonującego zarobkowe operacje specjalistyczne.

Dla zachowania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa oraz mając na uwadze fakt, że w polskiej przestrzeni powietrznej mogą być wykonywane operacje przez podmioty posiadające zezwolenie czy zgodę wydaną przez władzę lotniczą innego kraju – członka Unii Europejskiej zasadnym jest, by polska władza lotnicza miała informację o tego typu operacjach. Pozyskiwanie tego typu informacji przez Prezesa Urzędu od podmiotów umożliwi sprawowanie lepszej kontroli nad przestrzeganiem zasad wykonywania tych operacji w polskiej przestrzeni powietrznej i zwiększy bezpieczeństwo wszystkich jej użytkowników.

W projekcie nowelizacji zawarto również przepis art. 196c. Przepis ten ma na celu zapewnienie spełniania wymagań rozporządzenia nr 965/2012/UE, dotyczących prowadzenia nadzoru nad umowami o dzieleniu oznaczeń linii, w których jedną ze stron jest przewoźnik z kraju trzeciego (zgodnie z ARO.OPS.105 i ORO.AOC.115).

Przedłożony projekt zawiera nowy załącznik, w którym mając na względzie przepisy UE wskazano rodzaje naruszeń przepisów rozporządzenia nr 965/2012/UE w odniesieniu do procedur administracyjnych mających zastosowanie do komercyjnego transportu lotniczego wraz z wysokościami kar za poszczególne naruszenia.

Zaproponowano rozszerzenie katalogu administracyjnych kar pieniężnych, przy jednoczesnym podniesieniu wysokości tych kar – co zapewni możliwość skutecznego nakładania kar, a przez to łatwiej będzie wyegzekwować przestrzeganie przez podmioty wymagań rozporządzenia nr 965/2012/UE. Należy mieć na uwadze, że art. 3 ust. 3 rozporządzenia nr 965/2012/UE stanowi, iż „Państwa członkowskie dopilnowują, aby właściwe organy dysponowały niezbędnymi środkami, pozwalającymi im zapewnić nadzór nad wszystkimi osobami i organizacjami objętymi ich programem nadzoru, w tym wystarczającymi zasobami, które pozwolą im wypełniać obowiązki nakładane przez niniejsze rozporządzenie.”. Wśród kar wprowadzono w szczególności karę pieniężną za beczynność podmiotu, w przypadku gdy nie usunął on w wyznaczonym terminie stwierdzonych w protokole kontroli nieprawidłowości, karę na użytkownika statku powietrznego użytkującego bez uzyskania uprzedniej zgody Prezesa Urzędu, w przypadku gdy umowa leasingu wymaga takiej zgody, czy też karę w przypadku

bezskutecznego upływu terminu do przywrócenia stanu zgodnego z przepisami prawa przez podmiot posiadający certyfikat albo podmiot, o którym mowa w art. 163c i 163d.

Zmiana dotycząca brzmienia art. 209s i art. 209t została uwarunkowana dodaniem nowych form działalności w lotnictwie cywilnym oraz potrzebą wyeliminowania z porządku prawnego pokrywających się zakresowo pojęć „podejmuje” i „wykonuje”. Sformułowanie wykonuje ma szersze znaczenie i obejmuje swym zakresem pojęciowym również podejmowanie działalności. Każdy w momencie podjęcia działalności, z chwilą jej rozpoczęcia już ją wykonuje. Zaproponowana zmiana wyeliminuje problem interpretacyjny w zakresie określenie momentu podjęcia, a wykonywania danej działalności lotniczej.

Zmiany w tabeli nr 1, część III podczęść 3.14 oraz dodanie części IIIa Załącznika nr 6 wynikają z jego dostosowania do nowego brzmienia art. 26a ust. 1 pkt 3a i dodania w ust. 6 pkt 4 objętych przedmiotową nowelą. Wprowadzone nowe opłaty ujęte w podczęść 3.14. ust. 8–14 związane są z rezygnacją z certyfikacji działalności obecnie objętych zgłoszeniem lub wydaniem zatwierdzenia szczególnego, o których mowa w art. 26a ust. 6 pkt 3a, a wynikających z rozporządzenia 965/2012/UE. Dotychczasowe opłaty pobierane za czynności związane z wydaniem certyfikatu zostały zastąpione opłatami za wydanie odpowiedniego zgłoszenia albo zatwierdzenia. Jednocześnie – z uwagi na zmianę w brzmieniu art. 26a ust. 1 pkt 3a – uwzględniono opłaty za nadzór nad podmiotami, które zgłosiły wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych, operacji niezarobkowych skomplikowanym statkiem powietrznym z napędem silnikowym, posiadającymi zezwolenie na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka, w tym wykonywania zarobkowych operacji specjalistycznych.

Personel lotniczy:

Proponowane zmiany mają na celu dostosowanie ustawy – Prawo lotnicze do prawodawstwa unijnego także w zakresie personelu lotniczego, bowiem w okresie, który upłynął od ostatniej kompleksowej nowelizacji ww. ustawy w 2011 r. przepisy dotyczące personelu lotniczego ewoluowały wskutek opublikowania i wejścia w życie pakietu rozporządzeń wspólnotowych – w tym głównie rozporządzenia nr 1178/2011/UE oraz rozporządzenia nr 340/2015/UE. W oparciu o zmiany wprowadzone rozporządzeniem nr 1178/2011/UE w niniejszym projekcie przewiduje

się nowe brzmienie art. 94 ust. 6 pkt 1 dostosowujące nazewnictwo licencji członków personelu lotniczych do nomenklatury przyjętej w prawie UE. Jednocześnie przewiduje się znowelizowanie m.in. art. 24 ust. 2 i art. 99 ustawy. W odniesieniu do dotychczas obowiązujących kategorii personelu lotniczego określonych w art. 94 ust. 6 ustawy – Prawo lotnicze, rozporządzenie nr 1178/2011/UE rozszerza katalog specjalności, dla których wydawane są licencje personelu lotniczego poprzez wprowadzenie nowego rodzaju licencji lotniczych pilota rekreacyjnego LAPL (Light Aircraft Private Licence) dla kategorii samolotów, śmigłowców, szybowców oraz balonów – uwzględnia to projektowana zmiana pkt 1 w ust. 6 art. 94. Ponadto, w tym przepisie wykreślono licencję pilota pionowzlotu turystycznego i pilota pionowzlotu zawodowego co wynika z faktu, że obecnie nie ma ani jednej takiej licencji (obecnie – z uwagi na prawo UE – są to uprawnienia wpisywane do licencji pilota samolotowego turystycznego lub pilota samolotowego zawodowego) – nie ma potrzeby wprowadzania przepisu przejściowego dotyczącego licencji pilota pionowzlotu (turystycznego i zawodowego) z tego względu, że nie ma żadnego pilota posiadającego ww. licencje. Następstwem nowelizacji ww. przepisu jest zmiana art. 96 ust. 2 w zakresie wymagań kandydata do uzyskania licencji dotyczących jego wieku i wykształcenia, zmiana art. 96 ust. 3 oraz wprowadzenie nowego ust. 3a regulującego przedłużanie licencji, świadectw kwalifikacji oraz uprawnień lotniczych do nich wpisywanych. Jednocześnie projektodawca wyjaśnia, że powołane w ust. 1 art. 96 rozporządzenie nr 1178/2011/UE (w miejsce obecnie powołanego w tym przepisie rozporządzenia nr 3922/91/EWG) jest bezpośrednio stosowane od 2011 r. zatem przepis przejściowy w tym zakresie nie jest potrzebny.

Zmiana art. 95e wprowadza regulację stanowiącą, że Prezes Urzędu wzywa w określonym terminie (zależnym od stopnia stwierdzonych naruszeń) podmiot szkolący do przywrócenia stanu zgodnego z przepisami prawa w przypadku stwierdzenia, że podmiot zagraża bezpieczeństwu w ruchu lotniczym, bezpieczeństwu i porządkowi publicznemu lub przestał spełniać wymagania niezbędne do prowadzenia działalności szkoleniowej (ust. 1). Po bezskutecznym upływie tego terminu Prezes Urzędu wykreśla podmiot szkolący z rejestru (ust. 2). W ocenie projektodawcy taki system pozwalający podmiotowi na usunięcie stwierdzonych naruszeń jest właściwy. Dopiero bowiem gdy podmiot nie usunie naruszeń można go wykreślić z rejestru podmiotów szkolących (tj. zakazać mu prowadzenia działalności szkoleniowej).

Projektodawca wyjaśnia przy tym, że w sytuacji gdy zagrożenie będzie poważne to termin wyznaczony na usunięcie naruszeń będzie krótki (np. 3 dni). W przypadku natomiast gdy naruszenia po stronie podmiotu będą mniejsze, to termin będzie odpowiednio dłuższy (np. 7 dni). Jednocześnie wskazać należy, że takie różnicowanie poziomu zagrożeń jest znane również prawu UE w zakresie lotnictwa cywilnego, zatem projektowany przepis ustawy nie odbiega od systemu UE.

W zakresie nowelizacji art. 96 ust. 5a wyjaśnić należy, że dodanie do przepisu słowa „krajowa” precyzuje, że chodzi o licencje wydawane przez poszczególne, obce nadzory lotnicze na podstawie przepisów krajowych, czyli poza systemem EASA (chodzi tu o kraje UE, w których wydawane są krajowe licencje nie na podstawie przepisów rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 – jest to dość częstą praktyką). Dodatkowo zmiana w przepisie polegająca na określeniu w nim: „z wyłączeniem pkt 4 i 4a” (wykreślenie z dotychczasowego brzmienia przepisu „pkt 1”) powoduje, że dodane zostaną wszystkie poza kontrolerami ruchu lotniczego i praktykantami-kontrolerami ruchu lotniczego pozostałe specjalności lotnicze (dyspozytorzy, mechanicy krajowi), które były do tej pory omyłkowo pominięte. Wyłączenia z przepisu kontrolerów ruchu lotniczego i praktykantów-ruchu lotniczego jest natomiast celowe ze względu na brzmienie rozporządzenia (UE) nr 2015/340, gdzie ww. kwestia jest regulowana odmiennie niż dotychczas (nie występują teraz „krajowe/ICAO” licencje ATCL w UE, a jedynie licencje Part-ATCO).

W kwestii nowelizowanego brzmienia art. 97 ust. 2 należy wyjaśnić, że jego nowe – ogólne – brzmienie powoduje, że objęte tym przepisem są wszystkie specjalności personelu lotniczego (np. mechanicy).

Zmiana art. 98 ust. 3 w stosunku do aktualnego brzmienia przepisu nie ma charakteru merytorycznego i polega jedynie na dodaniu wyrażenia „o ile przepisy prawa Unii Europejskiej w zakresie personelu lotniczego nie stanowią inaczej”. Zastrzeżenie to jest niezbędne, ze względu na fakt, iż w przypadku licencji UE (Part-FCL) kwestie te mogą być regulowane odmiennie (np. uprawnienia dodatkowe, bezterminowe typu „noc” – wydawane po spełnieniu jednorazowo, nie cyklicznie, określonych prawem wymagań).

W zakresie nowelizacji art. 99 ust. 1 zmiana polega na wykreśleniu części „albo organizacją szkoleniową, uprawnioną do przeprowadzania egzaminów, zgodnie z rozporządzeniem nr 2042/2003/WE” i zastąpieniu jej brzmieniem „chyba, że przepisy

Unii Europejskiej dotyczące kwalifikacji personelu lotniczego stanowią inaczej”. Obecnie bowiem nie tylko rozporządzenie nr 1321/2014/UE (uchyliło i zastąpiło ono rozporządzenie nr 2042/2003/WE) daje podstawę do przeprowadzania egzaminów dla organizacji szkoleniowych. Takie uprawnienie uzyskały także na podstawie rozporządzenia nr 340/2015/UE organizacje szkolące kontrolerów ruchu lotniczego i praktykantów ruchu lotniczego. Zmiana pozwoli zatem na rozszerzenie katalogu aktów prawa UE, które daje takie uprawnienie organizacjom, także w przyszłości. Nadmienić należy, że egzaminy – na podstawie prawa UE, tj. ww. rozporządzeń – prowadzone są od wielu lat przez organizacje szkoleniowe zatem nie ma potrzeby wprowadzania przepisów przejściowych w tym zakresie.

Dodatkowo ze względu na zbędne powielenie norm (treści przepisu) w stosunku do przepisów prawa UE oraz prawa międzynarodowego niniejszym projektem uchyla się art. 101.

Ponadto przewiduje się zmiany w zakresie Naczelnego Lekarza Lotnictwa Cywilnego (NLL), centrów medycyny lotniczej i lekarzy orzeczników medycyny lotniczej dotyczące wydawania certyfikatów dla centrów medycyny lotniczej (CML) i lekarzy orzeczników medycyny lotniczej, które będą funkcjonowały obok działającego równoległe systemu krajowego, polegającego na wpisywaniu CML na listę prowadzoną przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz wydawaniu upoważnień dla lekarzy orzeczników medycyny lotniczej do przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich w zakresie licencji wydanych tylko na podstawie przepisów krajowych i świadectw kwalifikacji za pośrednictwem NLL. Zmiany te (w ramach art. 106–109 ww. ustawy) dostosowują przepisy krajowe do rozporządzenia nr 1178/2011/UE i wynikają z powstałego obowiązku polegającego na potrzebie posiadania certyfikatu przez lekarza orzecznika medycyny lotniczej oraz dla CML, celem prowadzenia działalności w oparciu o i w zakresie wymagań prawa UE, określonych załącznikami IV (Część MED), VI (Część ARA) i VII (Część ORA) do ww. rozporządzenia UE. Zmiana w zakresie art. 106 ust. 5 przewiduje, że przy odwołaniu od orzeczenia lotniczo-lekarskiego NLL może zlecić przeprowadzenie dodatkowego badania przez lekarza posiadającego tytuł specjalisty lub specjalizację w dziedzinie medycyny związanej z przeprowadzanymi badaniami lotniczo-lekarskimi. Celem zapewnienia bezstronności i obiektywizmu, w projekcie przepisu zaznaczono, iż taki lekarz nie mógł brać udziału w badaniach, na podstawie których wydano zaskarżone orzeczenie.

Projektowany ww. przepis stanowi jednocześnie, że NLL nie jest związany wynikiem dodatkowego badania. W obecnym stanie prawnym przy odwołaniach powoływana jest komisja składająca sprawozdanie NLL, którym NLL nie jest związany. Projektowany art. 209 ust. 2a dotyczący ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej określa sposób spełnienia wymogu posiadania przez organizacje szkoleniowe personelu służb ruchu lotniczego wystarczającej ochrony ubezpieczeniowej swoich działań zgodnie z charakterem oferowanego szkolenia, zawartego w ATCO.OR.C.025 rozporządzenia 340/2015/UE – przepis ten ma zatem na celu dostosowanie prawa krajowego do tego rozporządzenia UE. Stosując analogię do przepisu art. 22 ust. 2 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 2060) w projektowanym przepisie określono minimalną sumę gwarancyjną oraz termin powstania obowiązku ubezpieczenia. Proponowane brzmienie art. 209 ust. 2a wzoruje się na § 19 uchylonego rozporządzenia 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. poz. 1168). Obecnie obowiązujące rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 27 grudnia 2012 r. w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźników lotniczych, przedsiębiorców wykonujących obsługę naziemną oraz instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej (Dz. U. z 2013 r. poz. 67) nie obejmuje organizacji szkolących do specjalności, o których mowa w art. 94 ust. 6 pkt 4 i 4a, tj. kontrolerów ruchu lotniczego i praktykantów – kontrolerów ruchu lotniczego, zatem konieczne jest uregulowanie tej kwestii, co jednocześnie dostosuje prawo krajowe do prawa UE.

Ponadto w konsekwencji brzmienia przepisu ARA.GEN.355 lit. b pkt 2 w zw. z ARA.FCL.250 lit. a w załączniku VI Część ARA do rozporządzenia nr 1178/2011/UE oraz częstych przypadków niezwracania przez pilotów zawieszonych licencji do rejestru personelu lotniczego prowadzonego w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego celem ich zatrzymania i dokonania wpisu o zawieszeniu licencji (co wynika z FCL.070 w załączniku I Część FCL do ww. rozporządzenia UE) do ustawy – Prawo lotnicze dodaje się art. 209ue. Przepis ten nakładał będzie karę pieniężną na posiadacza licencji członka personelu lotniczego regulowaną prawem UE, który licencji nie zwróci,

w sytuacji gdy zostanie mu ona zawieszona bądź cofnięta – proponuje się karę w wysokości 750 zł.

Konsekwencją ww. zmian są także zmiany w załączniku nr 6 do ustawy, określającym katalog czynności, za które pobierana jest opłata lotnicza.

Ponadto w projekcie przewiduje się nowelizację stawki opłaty lotniczej za przeprowadzenie egzaminu teoretycznego kandydatów na uprawnienia w zakresie znajomości lotniczego języka angielskiego oraz egzaminu na przedłużenie ważności tego uprawnienia zgodnie z wymaganiami Załącznika 1 do Konwencji określonej w tabeli 2 części I podczęści 1.1 ust. 1 załącznika 6 do ustawy – Prawo lotnicze – dotychczasowa stawka opłaty lotniczej w tym zakresie była nieadekwatna do kosztów ponoszonych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego i w związku z tym wymaga podniesienia.

Prawa Pasażerów:

Odnosząc się do propozycji zmian w zakresie działu Xa ustawy (art. 205a–205c), zatytułowanego „Ochrona praw pasażerów”, należy wskazać, że z dotychczasowej praktyki Urzędu Lotnictwa Cywilnego wynika, że przyjęty obecnie w Rzeczypospolitej Polskiej model kontroli wykonywania przez przewoźników lotniczych obowiązków wspólnotowych w przewozie lotniczym – zgodnie z którym postępowanie wszczyna się co do zasady na wniosek (skargę) poszkodowanego pasażera w zakresie, w jakim dotyczy tego pasażera – nie zapewnia powszechnego przestrzegania praw pasażerów. Przewoźnicy lotniczy ograniczają się jedynie, choć nie w każdym przypadku, do wykonywania obowiązków względem tych pasażerów, którzy zadali sobie trud złożenia skargi do Prezesa Urzędu. Analiza danych w tym zakresie wskazuje zwykle na niski odsetek pasażerów danego lotu, którzy składają skargę na naruszenie przez przewoźnika przepisów prawa wspólnotowego. Ponadto nierzadko zdarza się, że w sprawie dotyczącej konkretnego zdarzenia (np. konkretnego lotu) zostało już wydane ostateczne rozstrzygnięcie w stosunku do konkretnego pasażera, który wystąpił z indywidualną skargą, po czym w znacznym odstępie czasowym kolejni pasażerowie składają skargi dotyczące tego samego lotu. W związku z tym obecnie obowiązujący model postępowania nie zapewnia powszechnego i należytego wykonywania przez przewoźników obowiązków wspólnotowych w zakresie przewozu lotniczego.

Powyższe wnioski przemawiają za modyfikacją tego modelu, w ten sposób, by ustalenie tego, czy w trakcie lotu, co do którego istnieje podejrzenie niewykonania obowiązków wspólnotowych w zakresie przewozu lotniczego, doszło faktycznie do naruszenia przepisów prawa Unii Europejskiej obowiązujących w tym zakresie, mogło nastąpić zarówno w wyniku indywidualnej skargi pasażera danego lotu, jak i wszczęcia z urzędu procedury nadzorczej przez Prezesa Urzędu.

Jednocześnie należy mieć na względzie, iż w związku z przyjęciem na szczeblu unijnym dyrektywy ADR został rozpoczęty proces jej wdrażania, w tym poprzez uchwalenie ustawy z dnia 23 września 2016 r. o pozasądowym rozwiązywaniu sporów konsumenckich. Przyjęcie dyrektywy ADR związane jest z dążeniem Unii Europejskiej do utworzenia we wszystkich państwach członkowskich jednolitego systemu pozasądowego rozstrzygania sporów, który obejmie swym zakresem wszelkie spory powstałe na rynku wewnętrznym pomiędzy konsumentem a przedsiębiorcą, wynikające z umów sprzedaży rzeczy lub świadczenia usług, w tym także umów zawartych za pośrednictwem Internetu oraz umów transgranicznych. Wobec powyższego koniecznym jest wprowadzenie do ustawy szczegółowych przepisów regulujących przebieg postępowania w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporów pasażerskich w zakresie roszczeń majątkowych pasażerów, wynikających z przepisów prawa Unii Europejskiej dotyczących przewozów lotniczych. Instytucję pozasądowego rozwiązywania sporów pasażerskich wprowadzono w projektowanym art. 205a. Postępowanie w tym zakresie będzie prowadzone przez Rzecznika Praw Pasażera.

Jednocześnie, ponieważ zakres podmiotowy postępowań prowadzonych przed Rzecznikiem Praw Pasażerów będzie szerszy w stosunku do ustawy o pozasądowym rozwiązywaniu sporów konsumenckich, gdyż obejmować może oprócz sporów z udziałem konsumentów, także spory pomiędzy przedsiębiorcami, dlatego dodano odpowiednią regulację w tym zakresie (art. 205a ust. 18). Niniejsze wynika z tego, że rozporządzenie nr 261/2004/WE oraz rozporządzenie nr 2111/2005/WE wskazują na uprawnienia „pasażera”, którym może być także osoba fizyczna prowadząca działalność gospodarczą albo osoba fizyczna odbywająca lot w związku z wykonywaniem działalności na rzecz innych podmiotów.

Pasażerem jest każda osoba fizyczna, która posiada bilet/rezerwację na podróż samolotem. Odszkodowania (inne prawa) przysługują osobie fizycznej, która

podróżowała samolotem lub której lot został odwołany, lub odmówiono jej wejścia na pokład samolotu. Ponadto dostrzec należy, że art. 3 ust. 1 lit. a Konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego wynika, że pasażerem jest osoba fizyczna, której wydano bilet podróży, zawierający co najmniej oznaczenia miejsca rozpoczęcia podróży i jej zakończenia. Na tej m.in. podstawie doktryna wypracowała jednolite i niebudzące wątpliwości stanowisko, z którego wynika, że pasażerem jest zarówno osoba fizyczna posiadająca bilet, która zawarła umowę przewozu z przewoźnikiem lotniczym w związku z prowadzoną działalnością gospodarczą, jak i osoba fizyczna, która takiej działalności nie prowadzi. Także ustawa – Prawo lotnicze posługuje się pojęciem pasażer, które nie jest ograniczone wyłącznie do pojęcia konsument, gdyż w rozumieniu ustawy pasażerem jest każdy, kto posiada bilet/potwierdzoną rezerwację na dany lot.

Kolejne przepisy wskazują na zasady wyznaczania Rzecznika Praw Pasażera. Będzie on wyznaczany przez Prezesa Urzędu na okres 5 lat, spośród pracowników Urzędu.

Rzecznik Praw Pasażerów będzie prowadził postępowanie w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporów pasażerskich między pasażerem a przewoźnikiem lotniczym w zakresie roszczeń majątkowych wynikających z przepisów rozporządzenia nr 261/2004/WE oraz między pasażerem a przewoźnikiem lotniczym, organizatorem turystyki albo sprzedawcą biletów w zakresie roszczeń majątkowych wynikających z przepisów rozporządzenia nr 2111/2005/WE.

Warunkiem prowadzenia tego postępowania jest jednak wyrażenie zgody przez przewoźnika lotniczego, organizatora turystyki albo sprzedawcę biletów, którego dotyczy ewentualne naruszenie. Zadaniem Rzecznika Praw Pasażera będzie umożliwienie zbliżenia stanowisk stron postępowania w celu rozwiązania przez nie sporu (m.in. poprzez przedstawienie stronom obowiązujących w tym zakresie przepisów prawa oraz zapoznanie przewoźnika lotniczego lub organizatora turystyki z roszczeniami pasażera) w celu wypracowania satysfakcjonującego obie strony rozwiązania, a następnie zawarcia porozumienia. Postępowanie prowadzone przez Rzecznika Praw Pasażera zapewni zatem możliwość dochodzenia przez pasażera swoich roszczeń w każdym indywidualnym przypadku, bez konieczności występowania na drogę sądową. Dyrektywa ADR nakłada na państwa członkowskie UE obowiązek określenia w prawie krajowym wymogów w zakresie kwalifikacji osób prowadzących

postępowania w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporów konsumenckich. Uwzględniając niniejsze, zgodnie z art. 205a ust. 3 Rzecznikiem może być członek korpusu służby cywilnej posiadający wyższe wykształcenie, wiedzę w zakresie praw pasażerów w transporcie lotniczym oraz co najmniej roczne doświadczenie zawodowe związane z ochroną praw pasażera lub konsumenta. Problematyka dotycząca kompetencji i wykonywania obowiązków przez członków korpusu służby cywilnej została uregulowana w ustawie z dnia 21 listopada 2008 r. o służbie cywilnej (Dz. U. z 2016 r. poz. 1345, z późn. zm.). W świetle projektowanego art. 205a ust. 4 Rzecznik Praw Pasażera będzie wykonywał swoje zadania przy pomocy zespołu, którego członkowie są pracownikami Urzędu i spełniają warunki właściwe dla Rzecznika Praw Pasażera określone w ust. 3. Rzecznik Praw Pasażera będzie pisemnie upoważniać członka zespołu do prowadzenia postępowań w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporów pasażerskich. Upoważniony członek zespołu jest osobą prowadzącą postępowanie w rozumieniu ustawy z dnia 23 września 2016 r. o pozasądowym rozwiązywaniu sporów konsumenckich. Zgodnie z art. 205a ust. 5 takie upoważnienie jest udzielane na okres 3 lat.

Wymogi dotyczące skargi pasażera zostały zawarte w art. 205a ust. 10. Jedną z istotnych informacji odnoszących się do osób fizycznych, jaka powinna być zawarta w skardze, jest data urodzenia. Wskazanie tej informacji w skardze pozwoli na wstępne ustalenie, czy dana osoba posiada – ze względu na swoją pełnoletniość – pełną zdolność do czynności prawnych, stosownie do art. 11 Kodeksu cywilnego, i tym samym może samodzielnie występować w postępowaniu prowadzonym przez Rzecznika Praw Pasażera. Powyższe wynika z dotychczasowej praktyki rozpatrywania skarg pasażerskich przez Komisję Ochrony Praw Pasażerów. Wymóg wskazania w skardze daty urodzenia pasażera wydaje się zasadny i celowy, z uwagi na fakt, iż Rzecznik Praw Pasażera nie będzie mógł w inny sposób ustalić tej informacji, np. poprzez żądanie okazania do wglądu dowodu osobistego w Urzędzie.

Niezależnie od powyższego należy dodać, że wymogiem złożenia skargi jest wskazanie miejsca zamieszkania – w przypadku osób fizycznych, a także sprecyzowanie, czy dany lot był bezpośrednio związany z działalnością gospodarczą lub zawodową pasażera, celem ustalenia, czy w danej sprawie mamy do czynienia z konsumentem.

Zgodnie z art. 205a ust. 11 do skargi pasażera należy dołączyć między innymi kopię odpowiedzi na reklamację złożoną u przewoźnika lotniczego, organizatora turystyki albo sprzedawcy biletów albo oświadczenie, że nie została ona udzielona w terminie 30 dni od dnia złożenia reklamacji.

Projektowane w art. 205a ust. 13 i 15 określają przypadki pozostawienia bez rozpoznania skargi, ust. 16 określa przypadki, kiedy postępowanie zostaje zakończone bez dalszego jego prowadzenia, a ust. 17 – przypadki odmowy prowadzenia postępowania. Rzecznik Praw Pasażera odmawia prowadzenia postępowania m.in. w przypadku, gdy skarga pasażera służy spowodowaniu uciążliwości dla przewoźnika lotniczego lub organizatora turystyki. Wskazana przesłanka dotyczy np. sytuacji, kiedy przepisy rozporządzenia nr 261/2004/WE nie przewidują możliwości dochodzenia roszczeń majątkowych z tytułu braku wykonania obowiązków przez przewoźnika lotniczego, a pasażer w tym zakresie składałby i tak kolejny raz skargę do Rzecznika (dotyczy to np. braku wykonania obowiązku zapewniania posiłku przy lotach opóźnionych czy informacji o przysługujących pasażerom uprawnieniach, tzw. „ulotki dla pasażerów”). W tym przypadku nie przysługują roszczenia majątkowe, a pasażer może uporczywie się ich domagać.

Mając na względzie konieczność prawidłowej i wyczerpującej implementacji dyrektywy ADR, zdecydowano, że w zakresie nieuregulowanym w ustawie – Prawo lotnicze odpowiednie zastosowanie będą miały przepisy ustawy o pozasądowym rozwiązywaniu sporów konsumenckich.

W sytuacji gdy w ramach postępowania wszczętego w wyniku skargi pasażera Rzecznik Praw Pasażera posiada uzasadnione podejrzenie naruszenia przepisów prawa, powinien on wystąpić do Prezesa Urzędu z wnioskiem o przeprowadzenie postępowania nadzorczego (o czym będzie mowa w dalszej części uzasadnienia, dotyczącej regulacji zawartych w art. 205b). Powyższe nie tamuje jednak pasażerowi drogi do dochodzenia swojego roszczenia na drodze postępowania sądowego. Zaproponowane rozwiązanie oparte zostało na rozwiązaniu funkcjonującym obecnie w Niemczech. Równocześnie należy podkreślić, że jest ono w pełni zgodne z wymogami wynikającymi z dyrektywy ADR dla tego typu postępowań. Zaletą opracowanego modelu jest założenie, iż postępowanie pozasądowe w zakresie sporów pasażerskich będzie możliwie odformalizowane, a także bezpłatne dla stron.

Projektowany art. 205b reguluje natomiast kwestie związane ze sprawowaniem przez Prezesa Urzędu nadzoru nad przestrzeganiem przepisów prawa Unii Europejskiej w zakresie ochrony praw pasażerów w zakresie rozporządzenia nr 261/2004/WE – przez przewoźników lotniczych, w zakresie rozporządzenia nr 2111/2005/WE – przez przewoźników lotniczych, organizatorów turystyki i sprzedawców biletów, oraz w zakresie rozporządzenia nr 1107/2006/WE – przez przewoźników lotniczych, zarządzających lotniskami oraz organizatorów turystyki. W ramach tego nadzoru, Prezesowi Urzędu będą przysługiwać uprawnienia kontrolne w zakresie dochodzenia, czy doszło do ewentualnego naruszenia wspomnianych przepisów prawa przez podmiot nadzorowany. Prezes Urzędu będzie mógł także żądać przedstawienia przez podmiot nadzorowany określonych informacji mających związek z naruszeniem. W przypadku ich nieotrzymania w wyznaczonym terminie, Prezes Urzędu będzie zobowiązany przyjąć, że doszło do naruszenia (projektowany art. 205b ust. 5). W konsekwencji Prezes Urzędu będzie wszczynać postępowanie o nałożenie kary pieniężnej, o której mowa w art. 209u^f. Zgodnie z tym przepisem, podmiot nadzorowany, wobec którego stwierdzono rażące naruszenie przepisów prawa Unii Europejskiej lub który nie usunął w terminie nieprawidłowości stwierdzonych w ramach nadzoru, będzie podlegał administracyjnej karze pieniężnej w wysokości do 100 000 zł. Przewidziana sankcja – poza odstrasającym charakterem dla podmiotów zobowiązanych – ma także na celu zachęcenie przewoźnika lotniczego, organizatora turystyki albo sprzedawcy biletów do dobrowolnego udziału w postępowaniu w sprawie pozasądowego rozwiązania sporów pasażerskich prowadzonym na podstawie skargi pasażera złożonej po wyczerpaniu drogi reklamacyjnej. Może się bowiem zdarzyć, że w przypadku odmowy wzięcia udziału w takim postępowaniu, a tym samym odstąpienia od jego prowadzenia, Rzecznik Praw Pasażera zdecyduje, iż koniecznym jest wystąpienie do Prezesa Urzędu o przeprowadzenie nadzoru w sprawie ewentualnego naruszenia dotyczącego konkretnego lotu. W takim przypadku, na mocy projektowanego art. 205b ust. 2, Prezes Urzędu będzie zobligowany do przeprowadzenia nadzoru, a jeżeli w konsekwencji stwierdzi, że podmiot nadzorowany dokonał naruszenia przepisów prawa UE albo nie usunął stwierdzonych nieprawidłowości w wyznaczonym terminie, to wówczas powinien on zastosować odpowiednią sankcję pieniężną.

Wprowadzenie nowego rozdziału (rozdziału 3) w dziale Xa wynika z konieczności uporządkowania przepisów dotyczących dochodzenia roszczeń majątkowych przez

pasażera. Nowy rozdział reguluje kwestie związane z postępowaniem reklamacyjnym oraz terminem przedawnienia roszczeń.

Rozwiązanie przyjęte w art. 205c ust. 1 zapewnia, że przed wystąpieniem przez pasażera na drogę sądową lub ze skargą do Rzecznika Praw Pasażera inicjującą postępowanie w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporu pasażerskiego, przewoźnik lotniczy, organizator turystyki albo sprzedawca biletów będzie miał możliwość spełnienia świadczenia w wyniku bezpośredniego wezwania go przez pasażera do zaspokojenia roszczenia poprzez złożenie reklamacji. Obowiązek przeprowadzenia postępowania reklamacyjnego ma na celu zwiększenie szansy na polubowne i bezpośrednie załatwienie sprawy pomiędzy zainteresowanymi stronami.

Reklamację składa się zgodnie z art. 205a ust. 8, u przewoźnika lotniczego – w przypadku rozporządzenia nr 261/2004/WE, u przewoźnika lotniczego, organizatora turystyki albo sprzedawcy biletów – w przypadku rozporządzenia nr 2111/2005/WE.

Przepis art. 205c ust. 2 wymienia konkretne przesłanki, których zaistnienie powoduje wyczerpanie drogi postępowania reklamacyjnego, a także ustalenie momentu, w którym możliwe jest dochodzenie roszczeń przed sądem lub w ramach postępowania w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporu pasażerskiego. Z uwagi na obligatoryjny charakter reklamacji ustalenie, że postępowanie reklamacyjne zostało wyczerpane, jest niezwykle istotne bowiem determinuje możliwość dochodzenia roszczeń przez pasażera. Przewiduje się zatem, że postępowanie reklamacyjne należy uznać za wyczerpane, gdy przewoźnik lotniczy (organizator turystyki, sprzedawca biletów) reklamację rozpatrzył, tzn. na nią odpowiedział niezależnie od treści tej odpowiedzi. Podnieść bowiem należy, że tak odpowiedź negatywna, jak i pozytywna powinna dawać możliwość dochodzenia roszczenia. Nie zawsze bowiem w sytuacji odpowiedzi pozytywnej dojdzie do zaspokojenia roszczenia wobec czego pasażer musi mieć możliwość skierowania sprawy na drogę sądową nawet przy pozytywnym załatwieniu reklamacji, ale braku wypłaty odszkodowania. Za wyczerpanie postępowania reklamacyjnego rozumie się także upływ terminu na załatwienie reklamacji, co jest rozwiązaniem koniecznym, bowiem pasażer nie może ponosić negatywnych konsekwencji wynikających z milczenia przewoźnika lotniczego (organizatora turystyki, sprzedawcy biletów).

Postępowanie reklamacyjne powinno być zakończone w terminie 30 dni od dnia złożenia reklamacji. Rozwiązanie to jest zbieżne z rozwiązaniem przewidzianym

w art. 7a ustawy z dnia 30 maja 2014 r. o prawach konsumenta (Dz. U. z 2017 r. poz. 683 oraz z 2018 r. poz. 650).

W art. 205c ust. 3 ustalono formę, w jakiej reklamacja może być złożona. W celu uproszczenia rozpatrywania reklamacji wskazano, że reklamację składa się w formie pisemnej albo elektronicznej w rozumieniu przepisów Kodeksu cywilnego o formie czynności prawnej. Rozwiązanie takie wyeliminuje wątpliwości co do okoliczności złożenia oraz co do samej treści reklamacji. Rozwiązanie pozostaje także w zgodzie z przepisem art. 205a ust. 11 pkt 1 ustawy – Prawo lotnicze, z którego wynika, że do skargi składanej do Rzecznika Praw Pasażera należy dołączyć kopię reklamacji.

W celu uregulowania praktyki polegającej na składaniu reklamacji za pośrednictwem poczty elektronicznej lub formularza elektronicznego zamieszczonego na stronie internetowej przewoźnika lotniczego lub organizatora turystyki, w art. 205c wprowadzono regulację ust. 4 i 5.

Zgodnie z nowo dodanym art. 205c ust. 7 termin przedawnienia roszczeń majątkowych pasażera lotniczego, wynikającego z przepisów wymienionych w art. 205c ust. 1, wyniesie 1 rok od dnia wykonania przewozu lub dnia, w którym miał być wykonany. Zaproponowane rozwiązanie ma na celu ujednoczenie terminów dochodzenia roszczeń pasażerów w przedmiocie odszkodowań o charakterze zryczałtowanym wynikających z rozporządzenia nr 261/2004/WE z rocznym terminem przedawnienia roszczeń przewidzianym w art. 778 Kodeksu cywilnego dla umów przewozu. Za przyjęciem tej koncepcji przemawia podzielana przez sądy powszechne i przywoływana konsekwentnie w ostatnim czasie (m.in. w wyroku Sądu Rejonowego w Tarnowskich Górach z dnia 20 września 2016 r. sygn. akt IC 878/16 oraz z dnia 6 października 2016 r. sygn. akt I C 995/16) argumentacja Sądu Najwyższego zawarta w postanowieniu z dnia 21 sierpnia 2014 r. sygn. akt III CZP 44/14, z której wynika, że zasada równoważności (niedyskryminacji) wymaga, by warunki proceduralne dochodzenia roszczeń unijnych nie były mniej korzystne niż te, które dotyczą podobnych roszczeń prawa krajowego, a zasada skuteczności oznacza, że norma proceduralna nie może prowadzić do uniemożliwienia lub nadmiernego utrudniania wykonywania w praktyce praw uzyskanych na mocy prawa Unii. Zaproponowany roczny termin przedawnienia roszczeń pasażerów wynikających z rozporządzeń, o których mowa w art. 205c ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze, będzie spójny

z wyznaczonym przez prawo krajowe terminem przedawnienia roszczeń wynikających z innych niż umowy przewozu lotniczego umów przewozu pasażerów.

Dodatkowo w powyższym kontekście należy przywołać podjętą w dniu 17 marca 2017 r. uchwałę Sądu Najwyższego (sygn. akt III CZP 111/16), w uzasadnieniu której Sąd wskazał, iż roczny termin przedawnienia roszczeń pasażerskich, przewidziany w art. 778 Kodeksu cywilnego, jest właściwy także w kontekście wykładni funkcjonalnej. Zdaniem Sądu Najwyższego jakkolwiek w rozporządzeniu nr 261/2004/WE mowa jest o odszkodowaniu, to w rozumieniu Kodeksu cywilnego bardziej przypomina ono karę umowną, gdyż nie jest powiązane z żadną szkodą. Roszczenie to powinno być więc jak najszybciej dochodzone. W przypadku zaistnienia okoliczności przewidzianej w rozporządzeniu nr 261/2004/WE pasażer może i powinien od razu wnieść roszczenie, tym bardziej, że nie musi wykazywać zaistnienia szkody. Stąd też termin roczny jest odpowiedni do czasu, w jakim pasażer może tego roszczenia dochodzić.

Warto nadmienić, że jakkolwiek ustawodawca unijny nie przewidział samodzielnie terminu przedawnienia roszczeń z umów przewozu lotniczego, o których mowa w przepisach rozporządzeń wymienionych w art. 205c ust. 1, to jednak przyjął roczny termin przedawnienia roszczeń pasażerów w ruchu kolejowym (zob. art. 60 ust. 2 zdanie 1 rozporządzenia nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 14)).

W tej sytuacji propozycja rocznego terminu przedawnienia roszczeń odszkodowawczych przysługujących na podstawie rozporządzeń, o których mowa w art. 205c ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze, zasługuje na aprobatę. Dodać przy tym wypada, że z praktyki (w zakresie postępowań skargowych, jakie toczyły się przed Prezesem ULC) wynika, że pasażerowie zwracają się z roszczeniami odszkodowawczymi niezwłocznie po terminie wykonanego lub odwołanego lotu, a więc znacznie wcześniej niż przed upływem roku, a to oznacza, że wprowadzany termin przedawnienia nie będzie dla nich zmianą mającą diametralne znaczenie.

W art. 205c ust. 8 zaproponowano również, aby w okresie, w którym reklamacja jest rozpatrywana albo pomimo jej wniesienia nie jest rozpatrywana, choć powinna (czyli w okresie, jaki jest przewidziany na jej rozpatrzenie), przedawnienie nie biegło, lecz

było zawieszono. Propozycja ta ma chronić pasażera przed niekorzystnym skutkiem upływu czasu, w którym realizacja przysługującego mu roszczenia jest niemożliwa z uwagi na obligatoryjny charakter reklamacji. W konsekwencji okresu zawieszenia nie można wliczać do terminu przedawnienia roszczenia pasażera. A po ustaniu przeszkody, jaką jest postępowanie reklamacyjne, termin przedawnienia będzie biegł w dalszym ciągu.

W ocenie projektodawcy zaproponowane rozwiązania pozwolą z jednej strony na zapewnienie skuteczniejszej ochrony praw pasażerów poprzez upowszechnienie odpowiedzialnego i bardziej opiekuńczego stosunku przewoźników lotniczych, organizatorów turystyki i sprzedawców biletów do pasażerów będących w trakcie podróży, a z drugiej strony przyczynią się do minimalizacji obciążeń zarówno dla administracji publicznej, jak i samych przewoźników lotniczych.

Technika lotnicza:

Zmiany ustawy – Prawo lotnicze w zakresie techniki lotniczej zawarte zostały w art. 2 pkt 19, art. 21 ust. 1a, art. 31 ust. 6, art. 209e ust. 1 i załączniku 4 i 6 do ustawy i stanowią dostosowanie treści prawa krajowego do prawa Unii Europejskiej. W wymienionych artykułach w treści ustawy – Prawo lotnicze rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego (Dz. Urz. UE L 240 z 07.09.2002, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 30, z późn. zm.) zastąpiono rozporządzeniem nr 216/2008/WE, a następnie rozporządzeniem nr 2018/1139/UE, zaś rozporządzenie 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 (Dz. Urz. WE L 243 z 27.09.2003, str. 6; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 456) zastąpiono rozporządzeniem nr 748/2012/UE, a rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie ciągłej 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, z późn. zm.) zastąpiono rozporządzeniem nr 1321/2014/UE.

Dodaje się art. 29c, ponieważ protokoły kontroli zawierają wymagania techniczne, specyfikacje oraz informacje o stwierdzonych nieprawidłowościach, które *ex lege* powinny być wyłączone z udostępnienia w celu zagwarantowania ochrony tych informacji a także ochrony tajemnic przedsiębiorcy. W szczególności informacje o stwierdzonych nieprawidłowościach w obszarze ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym należy chronić przed udostępnieniem. Brak uregulowań w ustawie powoduje, że będą miały zastosowanie przepisy odnoszące się do udostępniania informacji publicznej. Dlatego istnieje potrzeba zabezpieczenia przed dostępem do wskazanych wyżej informacji przez osoby postronne.

Zmiana zawarta w art. 37 ust. 3 polegająca na usunięciu pkt 1 wprowadzana jest w celu zniesienia obciążeń regulacyjnych wobec podmiotów ubiegających się o wpis do rejestru cywilnych statków powietrznych. W obecnym stanie prawnym podmiot ubiegający się o wpis jest zobowiązany do przedłożenia ważnego świadectwa do lotu, eksportowego świadectwa do lotu, pozwolenia na wykonywanie lotów dla statków powietrznych kategorii specjalnej albo innego równoważnego dokumentu lub oświadczenia o zgodności wydanego zgodnie z rozporządzeniem nr 1702/2003/WE. Rozporządzenie nr 748/2012/UE daje państwu członkowskiemu możliwość rezygnacji z ww. obowiązku wobec podmiotów ubiegających się o wpis do rejestru, co w znaczący sposób usprawni procedurę rejestracji. Ponadto należy zauważyć, że powyższa zmiana pozwoli usunąć z polskiego porządku prawnego domniemanie, że każdy statek powietrzny wpisany do rejestru jest zdatny do lotu. Zgodnie z art. 40 ustawy – Prawo lotnicze statek powietrzny podlega wykreśleniu z rejestru, gdy uległ zniszczeniu lub trwale utracił zdatność do lotu, a wykreśleniu nie ulegają statki powietrzne, które tylko czasowo utraciły zdatność do lotu. Powyższa zmiana nie będzie miała wpływu na bezpieczeństwo w lotnictwie (stosowne zabezpieczenie ustanawia art. 45 ustawy – Prawo lotnicze stanowiący zakaz używania statków powietrznych nieposiadających stosownych dokumentów w zakresie możliwości lotu), jedynie umożliwi zrównanie sytuacji prawnej właścicieli statków powietrznych nieposiadających stosownych dokumentów. Za przyjęciem takiego rozwiązania przemawiają ponadto przepisy działu XII ustawy – Prawo lotnicze, które w znaczący sposób różnicują odpowiedzialność za nieprzestrzeganie przepisów dotyczących rejestracji statku powietrznego (art. 210 ust. 1

pkt 1 i 2 – ustawy Prawo lotnicze) i nieprzestrzeganie przepisów dotyczących możliwości lotu (art. 211 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy – Prawo lotnicze).

Mając na uwadze zgłoszoną przez Radę Legislacyjną uwagę do art. 46 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze, wprowadzono nowe brzmienie art. 46 i zmodyfikowano art. 49 i art. 50 oraz dodano art. 49a i art. 49b. Dzięki wprowadzonym zmianom wyraźnie wskazano kompetencje Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w zakresie statków powietrznych objętych nadzorem EASA oraz dla statków powietrznych nieobjętych nadzorem EASA. Wyraźne rozgraniczenie kwestii kompetencji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w zakresie statków powietrznych objętych nadzorem EASA od statków powietrznych nieobjętych nadzorem EASA w ustawie pozytywnie wpłynie na przejrzystość ustawy oraz ułatwi odbiór norm prawnych przez podmioty objęte regulacją.

Wprowadzona również została zmiana w art. 47 ust. 2 polegająca na ujednoczeniu brzmienia dotychczasowego zdania 2 tego przepisu z nowym brzmieniem art. 21 ust. 2c nadawanym projektowaną nowelizacją.

Dodanie w art. 53 ust. 3a i 3b ma na celu wprowadzenie uprawnienia dla Prezesa Urzędu, tak jak przy świadectwie zdatności do lotu czy innych równoważnych dokumentach, pozwalającego na zawieszenie oraz cofnięcie świadectwa zdatności w zakresie hałasu oraz określono formę dokonania tych czynności w postaci decyzji administracyjnej. W ust. 3a wskazano, że świadectwo będzie zawieszane w przypadku niespełnienia wymagań określonych w przepisach międzynarodowych oraz przepisach prawa Unii Europejskiej i przepisach wydanych na podstawie ust. 5. W przypadku gdy podmiot posiadający zawieszone świadectwo zdatności w zakresie hałasu nie przywróci zgodności, świadectwo zostanie cofnięte.

W związku z nieuregulowaniem na poziomie UE kwestii uznawania certyfikatu typu dla statków powietrznych określonych w załączniku nr I do rozporządzenia nr 2018/1139/UE w art. 53b dodano ust. 2 i 3, mając na celu wprowadzenie takiej możliwości dla Prezesa Urzędu. Wskazana regulacja pozwoli uwzględnić zgłaszane przez środowisko lotnicze wnioski. Nieuregulowanie kwestii uznawania certyfikatów typu w zakresie niezastrzeżonym dla EASA ogranicza możliwość produkcji i dystrybucji takich statków powietrznych na terenie Polski, a co za tym idzie ogranicza możliwości gospodarcze państwa i obywateli. W celu uznania certyfikatu typu przez Prezesa Urzędu niezbędne jest istnienie posiadacza certyfikatu typu, który zgodnie

z załącznikiem 8 do Konwencji Chicagowskiej wykonuje wszystkie obowiązki posiadacza certyfikatu.

W art. 53c dodano ust. 3, w którym zawarto delegacje do wydania przez ministra właściwego do spraw transportu rozporządzenia regulującego kwestie ciągłej zdatności do lotu niezastrzeżone dla EASA. Pozwoli to na wykonanie czynności przewidzianych dla właściwego organu w rozporządzeniu nr 1321/2014/UE.

Przedłożony projekt zawiera aktualizację załączników, w których mając na względzie przepisy UE, wskazano rodzaje naruszeń przepisów rozporządzenia nr 748/2012/UE oraz rozporządzenia nr 1321/2014/UE w odniesieniu do procedur administracyjnych mających zastosowanie do certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów w zakresie zdatności do lotu oraz nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych i zezwoleniom udzielanym instytucjom i personelowi zaangażowanemu w takie zadania wraz z wysokościami kar za poszczególne naruszenia.

Nowelizacja ustawy – Prawo lotnicze w art. 71a–71e jest wynikiem opublikowania w czerwcu 2014 r. rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 598/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń operacyjnych odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Unii w ramach zrównoważonego podejścia oraz uchylającego dyrektywę 2002/30/WE, które wejdzie w życie 13 czerwca 2016 r.

W obowiązującej ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze przepisy art. 71a–71e wdrażają do polskiego porządku prawnego przepisy 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, która zostanie uchylona w dniu wejścia w życie rozporządzenia nr 598/2014/UE, dlatego też przepisy ustawy – Prawo lotnicze wymagają zmiany.

Z uwagi na formę nowej regulacji, jak również zmianę treści niektórych przepisów, nowelizacja art. 71a–71e ma zarówno charakter formalny, jak i merytoryczny. Tam, gdzie przepisy rozporządzenia określają możliwe działania właściwych organów, należało odesłać się do odpowiednich przepisów rozporządzenia nr 598/2014/UE, ponieważ dotychczasowe przepisy dyrektywy w tym zakresie zostały zmienione. Rozporządzenie dopuszcza wprowadzenie ograniczeń operacyjnych przez właściwe

organy w portach lotniczych UE, w których występuje problem nadmiernych uciążliwości akustycznych. Ponieważ przepisy rozporządzenia nr 598/2014/UE inaczej definiują port lotniczy niż przepisy ustawy – Prawo lotnicze (art. 2 pkt 17), dlatego w zakresie art. 71a–71e odesłano do definicji portu lotniczego z art. 2 pkt 2 rozporządzenia nr 598/2014/UE, aby jasnym było, że zastosowanie ustawy – Prawo lotnicze w tej części dotyczy portów ujętych w rozporządzeniu UE. Ograniczenia możliwe są przy spełnieniu szczegółowych kryteriów, o których mowa w rozporządzeniu.

W rozporządzeniu nr 598/2014/UE poprzez zmianę definicji samolotu marginalnie zgodnego rozszerzono zakres możliwych do wprowadzenia ograniczeń – wskutek bardziej restrykcyjnych kryteriów, jak również przez fakt, iż nowa definicja odnosi się do szerszego zakresu statków powietrznych niż tylko poddźwiękowe samoloty odrzutowe.

Nie zmieniono organu, który byłby właściwy do wprowadzania ograniczeń operacji w danym porcie lotniczym, pozostanie nim Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Podobnie jak w obowiązujących przepisach zarządzający portem lotniczym będzie podmiotem, który byłby stroną postępowania w sprawie wprowadzenia ograniczeń. Zarządzający portem lotniczym będzie także podmiotem, który powinien przeprowadzić konsultacje z zainteresowanymi podmiotami, przed wprowadzeniem ograniczeń, co również pozostanie niezmienione w stosunku do obowiązujących rozwiązań. Ponieważ przepisy rozporządzenia nr 589/2014/UE wskazują minimalny zakres podmiotów, z którymi powinny zostać przeprowadzone konsultacje, proponuje się określić w rozporządzeniu zakres podmiotów z jakimi powinny być prowadzone konsultacje, a także tryb i sposób ich prowadzenia.

W związku z obowiązkiem, wskazanym w art. 4 rozporządzenia nr 598/2014/UE, ustanowienia organu odwoławczego od decyzji wprowadzającej ograniczenia operacyjne innego niż organ wprowadzający ograniczenie, zaproponowano, aby organem tym był minister właściwy do spraw transportu, jako organ sprawujący nadzór na lotnictwem cywilnym, zgodnie z art. 16 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze, i w stosunku do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zgodnie z art. 34–35 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Radzie Ministrów.

W przepisach rozporządzenia wykonawczego do ustawy należy także uregulować wzór wniosku, dokumenty dołączane do wniosku oraz szczegółowe warunki i tryb wydawania zwolnień, o których mowa w art. 9 i 10 rozporządzenia nr 589/2014/UE.

Wykreślenie przepisu zawartego w dotychczasowym art. 71c ust. 2 związane jest z brakiem w rozporządzeniu nr 598/2014/UE definicji miejskiego portu lotniczego, którego kryteria w początkowej fazie funkcjonowania dyrektywy 2002/30/WE spełniało lotnisko Łódź – Lublinek. Obecnie ze względu na powyższe, jak również rozbudowę drogi startowej na niniejszym lotnisku do długości ponad 2000 m (jedno z kryteriów miejskiego portu lotniczego), przepis w ustawie – Prawo lotnicze stał się bezprzedmiotowy.

Zmiana w art. 145a polegająca na dodaniu ust. 1a na celu zwiększenie przepływu informacji pomiędzy służbami żeglugi powietrznej oraz Prezesem Urzędu.

W art. 145a dodanie ust. 1b ma na celu wykonanie rekomendacji ECAC/35-1 w sprawie wzajemnego uznawania przez członków ECAC świadectw zdatności lub „zezwoleń na lot” dla niektórych historycznych statków powietrznych, wydanej przez Europejską Konferencję Lotnictwa Cywilnego, a dotyczącej historycznych, nieskomplikowanych statków powietrznych, których pierwotny projekt został stworzony przed dniem 1 stycznia 1955 r. lub produkcja została zakończona przed dniem 1 stycznia 1975 r. Ponadto postanowiono, że zwolnione z uzyskania pozwolenia zostaną statki powietrzne lotnictwa ogólnego, inaczej zwane General Aviation, które zostały określone w załączniku nr I do rozporządzenia nr 2018/1139/UE w lit. e, f, g, i, j.

W art. 145a ust. 2 zmiana ust. 2 służy uporządkowaniu delegacji ustawowej do wydania rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw transportu. Mając na uwadze, że wydanie pozwolenia na lot odbywa się w formie decyzji administracyjnej, nie istnieje potrzeba odmiennego sposobu postępowania przy wydawaniu tymczasowego pozwolenia na lot.

Zmiana w art. 209e ust. 1 ma na celu wyeliminowanie nieostrego pojęcia „uporczywie” poprzez wskazanie, że kara administracyjna zostanie nałożona, gdy podmiot dwukrotnie w okresie 6 miesięcy, w odniesieniu do tego samego przepisu, uchyła się od obowiązków lub nie wypełnia warunków.

Transport lotniczy:

Proponowana zmiana art. 2 pkt 13 ustawy – Prawo lotnicze powodowana jest koniecznością dostosowania definicji przewozu lotniczego do obowiązującej obecnie w prawie unijnym (m.in. w rozporządzeniu nr 1008/2008/WE) nomenklatury. W definicji zrezygnowano z wyodrębniania „bagażu” z uwagi na fakt, że jego przewóz nie stanowi odrębnej kategorii przewozu lotniczego i jest dokonywany w ramach przewozu pasażerów.

W art. 21 ustawy, określającym szczegółowe zadania i kompetencje Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zmieniono pkt 27, w ten sposób, by wynikało z niego uprawnienie tego organu do przetwarzania danych osobowych w zakresie skazań, orzeczeń o ukaraniu i mandatów karnych, zebranych przede wszystkim w toku postępowania o udzielenie koncesji.

Zmiana art. 21a ustawy – Prawo lotnicze ma charakter porządkowy i jest wynikiem uchylecia lub nadania nowego brzmienia innym przepisom, tj. uchylecia art. 193a i nadania nowego brzmienia art. 193, art. 194 oraz art. 202 ustawy – Prawo lotnicze.

Wprowadzenie zmiany art. 26d ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze wynika z faktu, że zgodnie z art. 23 rozporządzenia nr 391/2013/UE, z dniem 1 stycznia 2015 r. uchyła się rozporządzenie Komisji (WE) nr 1794/2006 z dnia 6 grudnia 2006 r. ustanawiające wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej. Tym samym zachodzi konieczność aktualizacji odesłania do odpowiednich przepisów unijnych.

Uchylenie art. 26e ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze jest związane ze zmianą w art. 194 tej ustawy. Zrezygnowano ze szczególnego rozwiązania dotyczącego terminu wnoszenia opłaty lotniczej za rozpatrzenie wniosku o wydanie pojedynczego zezwolenia upoważniającego przewoźnika z państwa trzeciego wykonującego przewozy do lub z Rzeczypospolitej Polskiej do wykonania dziesiątego i kolejnych lotów w danym sezonie rozkładowym na określonych trasach lub obszarach oraz za rozpatrzenie wniosku o wydanie zgody na lot z materiałami niebezpiecznymi. Powyższe wynika z braku praktycznego uzasadnienia do stosowania odstępstwa od ogólnej zasady wnoszenia opłaty z chwilą złożenia wniosku. Szczególnie trzeba mieć na uwadze, że zgoda, o której do tej pory była mowa w art. 26e ust. 2 pkt 2 ustawy, powinna zostać wydana w najkrótszym możliwym terminie, a co za tym idzie opłata powinna zostać uiszczona niezwłocznie.

Zmiany proponowane w art. 67, art. 67b–67g oraz dodane art. 67fb–67fd odnoszą się do koordynacji i organizacji rozkładów lotów w portach lotniczych. Nowe rozwiązania mają na celu pełne dostosowanie przepisów ustawy – Prawo lotnicze do rozporządzenia nr 95/93/WE, z jednoczesnym dążeniem do nienakładania na koordynatorów i organizatorów rozkładów lotów obowiązków nieuzasadnionych koniecznością wdrożenia prawa UE.

Z uwagi na fakt, że przepis art. 67 ust. 3 w obecnym brzmieniu nie jest spójny z prawem Unii Europejskiej obowiązującym w zakresie konsultacji i właściwej reprezentacji interesów stron na lotniskach użytku publicznego, w przepisie tym dostosowano rodzaje komitetów tworzonych w celu zapewniania tych konsultacji i reprezentacji do wymogów określonych w prawie UE. I tak, zgodnie z propozycją tworzy się dwa rodzaje komitetów: komitet koordynacyjny, o którym mowa w art. 5 rozporządzenia nr 95/93/WE, oraz komitet przewoźników lotniczych (komitet użytkowników portu lotniczego), o którym mowa w art. 5 dyrektywy nr 96/67/WE. Z uwagi na fakt, iż komitety przewoźników lotniczych nie były tworzone dotychczas z uwagi na brak obowiązku ustawowego, proponuje się zarazem przepis przejściowy z okresem przejściowym 24 miesięcy na utworzenie takiego komitetu (art. 8 ust. 5 przepisów wprowadzających).

Ponadto zaproponowano w art. 67 w dodawanym ust. 3c, w przepisach regulujących tworzenie w portach lotniczych komitetów przewoźników lotniczych, doprecyzowanie polegające na wskazaniu, na jakiej podstawie będą ustalane dane dotyczące rocznej wielkości ruchu w portach lotniczych. Doprecyzowanie to zaproponowano na wzór obowiązującego art. 77g. Zgodnie z propozycją wielkości te ustalane są na podstawie danych Eurostat dla ostatniego roku kalendarzowego. Prezes Urzędu publikuje corocznie w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego i na stronie internetowej Urzędu wykaz lotnisk, które w związku ze spełnieniem przesłanek określonych w ustawie zobowiązane są do stworzenia komitetu przewoźników lotniczych.

Dotychczasowa praktyka wskazuje, że obecnie obowiązujące przepisy ustawy – Prawo lotnicze w zakresie wymogu niezależności koordynatora prowadzą do błędnej interpretacji w stosunku do celów zawartych w rozporządzeniu nr 95/93/WE. Aktualne brzmienie art. 67b ust. 2 pkt 4 ustawy – Prawo lotnicze może prowadzić do wniosku, że

koordynator nie może pozostawać z którymkolwiek z przewoźników lotniczych lub z zarządzających lotniskami w jakimkolwiek stosunku zależności. Tymczasem w rozporządzeniu nr 95/93/WE wskazuje się na konieczność zapewnienia niezależności koordynatora w koordynowanym porcie lotniczym poprzez funkcjonalne jego oddzielenie od każdej innej zainteresowanej strony. Celem polskiego ustawodawcy nie było obostrzenie wymogów UE w tym zakresie. Tym bardziej, że w praktyce duże trudności rodzi znalezienie koordynatora, który nie pozostawałby w jakimś stosunku zależności z ww. podmiotami. Stąd też zaistniała konieczność zmiany ww. przepisu ustawy w taki sposób, aby nie było wątpliwości, że chodzi wyłącznie o odrębność (niezależność) koordynatora pod względem funkcjonalnym, o której mowa w rozporządzeniu nr 95/93/WE.

Art. 67b ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze określa wymagania, jakie powinna spełniać osoba, aby mogła ubiegać się o powołanie na koordynatora, oraz koordynator. Wymagana jest m.in. biegła znajomość języka polskiego oraz angielskiego. W przypadku „koordynatora tymczasowego”, a więc koordynatora powołanego w okolicznościach, o których mowa w art. 3 ust. 6 rozporządzenia nr 95/93/WE, uwzględniając wyjątkowość, pilność i z góry określony okres, na który ma być on powołany, zasadne wydaje się zrezygnowanie z wymogu znajomości języka polskiego (nie tylko bieżącej). Wymóg taki mógłby w praktyce uniemożliwić znalezienie w krótkim czasie, w razie zaistnienia pilnej potrzeby, kandydatów do pełnienia tej funkcji. Podkreślenia wymaga, że pełnienie tej funkcji ma być jedynie tymczasowe i uwarunkowane wyjątkowymi okolicznościami. Zaproponowane rozwiązanie ma zatem pozwolić na powołanie do pełnienia funkcji koordynatora, w warunkach tymczasowych, o których mowa w art. 3 ust. 6 rozporządzenia nr 95/93/WE, osoby, która włada biegle językiem angielskim i nie musi w żadnym stopniu posługiwać się językiem polskim (art. 67b ust. 3).

W art. 67b ust. 7 i 8 uregulowano okoliczności, które decydują o obligatoryjnym odwołaniu koordynatora. W art. 67b ust. 9–10 wprowadzono natomiast rozwiązania, jakie znajdują zastosowanie w przypadku odwołania koordynatora do czasu powołania nowego. Przepisy te będą miały także zastosowanie w sytuacji braku możliwości wykonywania czynności koordynacyjnych przez dotychczasowego koordynatora także z innej niż odwołanie przyczyny.

Stosownie do art. 4 ust. 2 lit. c rozporządzenia nr 95/93/WE państwa członkowskie zapewniają, by koordynator działał w sposób neutralny, niedyskryminacyjny i przejrzysty. Prawo krajowe nie zawiera obecnie postanowienia w tym przedmiocie. Rozwiązaniem pośrednim jest przepis § 10 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 27 czerwca 2006 r. w sprawie koordynacji i organizacji rozkładów lotów (Dz. U. poz. 768), stanowiący, że Prezes Urzędu, sprawując nadzór, o którym mowa w art. 67b ust. 4 ustawy – Prawo lotnicze, ocenia działalność koordynatora w szczególności pod względem niedyskryminacji, niezależności, neutralności i przejrzystości działania. Z uwagi na powyższe, nałożenie w drodze ustawy obowiązku kierowania się ww. zasadami jest niezbędne (proponowany art. 67c ust. 2a ustawy).

Wynikające z art. 11 ust. 2 rozporządzenia nr 95/93/WE zobowiązanie państw członkowskich do podjęcia środków służących ochronie koordynatora przed roszczeniami odszkodowawczymi z tytułu sprawowanej funkcji, z wyjątkiem przypadków rażącego niedbalstwa lub winy umyślnej, spowodowało konieczność podjęcia działań legislacyjnych mających na celu uregulowanie tej kwestii w drodze ustawy, co nastąpiło w projektowanym art. 67c ust. 3a ustawy.

W obecnym stanie prawnym przewoźnicy ponoszą opłaty za koordynację zgodnie z liczbą operacji wykonanych w poprzednich sezonach rozkładowych. Rozwiązanie to prowadzić może do sytuacji, w której nowi przewoźnicy lotniczy (nie wykonujący na danym lotnisku operacji w poprzednich sezonach rozkładowych) nie będą ponosić opłat za koordynację, ponieważ opłaty te będą ponoszone przez przewoźników wykonujących dotychczas takie operacje, niezależnie od tego, czy wykonywanie operacji nastąpiło także w sezonie rozkładowym, którego ma dotyczyć wnoszona opłata. Nieprawidłowość obowiązującego rozwiązania jest szczególnie wyraźna w przypadku koordynacji wprowadzonej na krótki okres, związanej np. ze szczególnym wydarzeniem, co można było zaobserwować podczas organizacji Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA Euro 2012. Tym samym, w celu odpowiedniego (adekwatnego do wykonywanych operacji lotniczych w porcie lotniczym, w którym wprowadzono koordynację rozkładów lotów) rozłożenia obciążeń finansowych wynikających z tytułu koordynacji rozkładów lotów pomiędzy użytkownikami statków powietrznych korzystającymi z lotnisk obciążeń finansowych wynikających z tytułu koordynacji rozkładów lotów, konieczna jest zmiana zasad naliczania opłat za koordynację (slot) oraz sposobu, w jaki są one pobierane przez koordynatora rozkładów lotów.

Zaproponowany w nowym brzmieniu art. 67d ust. 1–4 ustawy – Prawo lotnicze system pobierania opłat za koordynację, w którym przewoźnik będzie ponosił koszty rzeczywiście wykorzystanego slotu, wydaje się bardziej sprawiedliwy, a co za tym idzie – społecznie uzasadniony.

W przypadku krótkiego okresu koordynacji, koszty dla przewoźników będą trudne do obliczenia, a zatem tego typu obciążenia powinien ponosić wstępnie zarządzający lotniskiem. Projektowana zmiana ustawy – Prawo lotnicze umożliwi jednak zarządzającemu lotniskiem pobranie w takiej sytuacji rekompensaty od podmiotów korzystających z portu lotniczego po zakończeniu okresowej koordynacji rozkładów lotów. Rozwiązanie to ma na celu obciążenie kosztem koordynacji rozkładów lotów wyłącznie podmiotów korzystających w danym okresie z koordynowanego portu lotniczego. Ustawa określa również, że zarządzający lotniskiem może zrekompensować sobie jedynie 50% opłaty wniesionej do budżetu koordynatora, co uniemożliwi „przerzucenie” całkowitych kosztów koordynacji na użytkowników statków powietrznych korzystających z koordynowanego portu lotniczego (system docelowego „dzielenia” tych kosztów między zarządzającego lotniskiem a przewoźników odpowiada systemowi finansowania działalności koordynatora powołanego na czas nieokreślony).

Zgodnie z proponowanym brzmieniem art. 67d ust. 2 pkt 1 ustawy – Prawo lotnicze opłaty za koordynację rozkładów lotów będą ponosić przewoźnicy lotniczy, o ile przyznano im czasy na start lub lądowanie w rozumieniu rozporządzenia nr 95/93/WE, proporcjonalnie do liczby operacji lotniczych. Pobieranie opłat nie będzie dotyczyło lądowań awaryjnych oraz operacji wykonywanych w ramach lotów państwowych i lotów humanitarnych – z uwagi na fakt, iż w odniesieniu do tych operacji, zgodnie z rozporządzeniem 95/93/WE, nie są przyznawane czasy na start lub lądowanie.

W projektowanym art. 67d ust. 4 pozostawiono szerszy katalog podmiotów niż przewoźnicy lotniczy – przepis ten odnosi się do wszystkich podmiotów, którym przyznano czasy na start lub lądowanie. Powyższe wynika z faktu, że w przypadku szczególnych wydarzeń (takich jak ME w Piłce Nożnej UEFA Euro 2012), zarządzający lotniskiem i tak pobiera opłaty lotniskowe od wszystkich podmiotów wykonujących operacje lotnicze w ramach tzw. lotnictwa ogólnego (*general aviation*). Podmioty te powinny zatem w sprawiedliwy sposób ponosić także odpowiednią część

kosztów koordynacji rozkładów lotów, tj. zgodnie z propozycją – w łącznej wysokości 50% budżetu koordynatora.

Jednocześnie doprecyzowano przepisy dotyczące zatwierdzania i odmowy zatwierdzenia budżetu koordynatora (projektowany art. 67d ust. 5–8 ustawy), bowiem dotychczasowe uregulowanie przesłanek dla odmowy zatwierdzenia budżetu koordynatora w rozporządzeniu wykonawczym do ustawy było nieprawidłowe legislacyjnie. W przypadku budżetu nowo powołanego koordynatora art. 67d ust. 5 ustawy stanowi, iż przedstawienie Prezesowi Urzędu projektu budżetu do zatwierdzenia poprzedzone jest zasięgnięciem opinii przewoźników lotniczych regularnie korzystających z portu lotniczego, ich reprezentatywnych organizacji oraz zarządzającego portem lotniczym, o których mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia nr 95/93/WE. Zakres podmiotów, z którymi opiniowany jest budżet nowego koordynatora, jest spójny z zakresem, jaki wynika z art. 4 ust. 1 rozporządzenia nr 95/93/WE w wypadku powoływania nowego koordynatora, poza komitetem koordynacyjnym. Usunięcie komitetu koordynacyjnego przy opiniowaniu budżetu nowego koordynatora wynika z faktu, iż w skład takiego komitetu wchodzi także inne podmioty niż przewoźnicy lotniczy i zarządzający lotniskami, tacy jak np. agenci obsługi naziemnej, którzy nie partycypują w tym budżecie, tak więc nieuzasadnione jest ich konsultowanie. Z kolei w przedmiocie kręgu podmiotów, którzy opiniują budżet dotychczasowego koordynatora przed przedstawieniem go Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia, zakres ten ograniczono wyłącznie do przewoźników lotniczych oraz zarządzającego lotniskiem, ponieważ są to te podmioty, które uczestniczą w pokryciu tego budżetu. Usunięto organizacje reprezentatywne przewoźników lotniczych, bowiem mogą one reprezentować również przewoźników lotniczych, którzy faktycznie nie są obecni na danym lotnisku i nie partycypują w tym budżecie. Za celowe uznano wprowadzenie przepisów, zgodnie z którymi, w przypadku powoływania koordynatora na czas określony, projekt budżetu będzie składany przez osoby ubiegające się o powołanie na koordynatora już na etapie procedury konkursowej. Pozwoli to znacząco skrócić procedurę zatwierdzenia budżetu, co w przypadku czasowej koordynacji ma niezwykle istotne znaczenie z uwagi na potrzebę szybkiego powołania koordynatora oraz podjęcia przez niego działalności w koordynowanym porcie lotniczym. Jednocześnie przesądza się, że budżet nowo powołanego koordynatora nie może przekraczać kwoty przewidzianej w planie gospodarczym załączonym do

zgłoszenia kandydata ubiegającego się o powołanie na koordynatora rozkładów lotów, co jest uzasadnione okolicznością, że przedstawiony plan gospodarczy, w tym także wysokość przewidywanego przez kandydata na koordynatora rozkładów lotów budżetu, stanowi jeden z elementów decydujących o wyborze danego kandydata na koordynatora.

W rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 67g zostanie określony sposób zatwierdzenia budżetu koordynatora, w tym tryb i termin na złożenie go do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu. Planuje się określenie w nowym rozporządzeniu z art. 67g, że przedstawienie projektu budżetu nastąpi nie później niż 60 dni przed rozpoczęciem okresu (dla nowego koordynatora będzie to nie później niż 45 dni), którego dotyczy budżet, czyli sezonu, a nie tak jak jest obecnie w ustawie Prawo lotnicze – 2 miesiące przed rozpoczęciem roku obrotowego, a w przypadku nowo powołanego koordynatora nie później niż w terminie 2 miesięcy od dnia jego powołania.

Odnosząc się do przesłanki odmowy zatwierdzenia budżetu określonej w art. 67d ust. 6 pkt 1, należy wskazać, że nadmierne obciążenie podmiotów będzie występowało w sytuacji, gdy kwota budżetu jest nieuzasadniona (w tym nieuzasadnione są niektóre pozycje kosztów wykazane w tym budżecie lub wysokość kosztów w takich pozycjach) i nadmierna względem zakresu działalności koordynatora.

Procedura wyboru koordynatora została uregulowana we wspomnianym wyżej rozporządzeniu Ministra Transportu w sprawie koordynacji i organizacji rozkładów lotów. Uwzględnia ona publikację ogłoszenia o konkursie, następnie ogłoszenie listy kandydatów, 14-dniowy termin na zgłaszanie opinii i w końcu wybór podmiotu. W związku z dowolnością wyznaczenia przez Prezesa Urzędu terminu na zgłaszanie kandydatur oraz ograniczeniem okresu opiniowania do 14 dni, procedura ta może być krótkotrwała. Procedura zatwierdzania budżetu koordynatora jest znacznie bardziej skomplikowana, obejmuje proces opiniowania, a dodatkowo proces konsultacji uwag zgłoszonych w opiniach. W przypadku koordynatora tymczasowego zasadnym jest połączenie procedury zatwierdzania budżetu z procedurą wyboru koordynatora, w celu jej skrócenia. W związku z tym, iż koordynatorzy tymczasowi mają być wybierani – co do zasady – na krótki, z góry określony czas, precyzyjne określenie przewidywanego budżetu w takim przypadku nie powinno stanowić większego problemu. Tym samym

wskazane w projektowanym budżecie koszty działalności koordynacyjnej mogłyby stać się jednym z kryteriów wyboru kandydata na koordynatora.

Jednocześnie w art. 67d ust. 9 wprowadzono rozwiązanie umożliwiające – w szczególnych przypadkach – zmianę zatwierdzonego już budżetu koordynatora.

Ponadto w art. 67d ust. 10 wprowadzono rozwiązanie, zgodnie z którym zarządzający lotniskiem będzie zobowiązany do dokonania wpłaty zaliczki do budżetu koordynatora w łącznej wysokości 30% budżetu koordynatora, na podstawie otrzymanej faktury lub innego równoważnego dokumentu, co pozwoli koordynatorowi na niezwłoczne podjęcie realizacji zadań.

Zmiany zaproponowane w art. 67e ust. 3 są wynikiem nadania nowego brzmienia projektowanemu art. 67b, które spowodowało konieczność wskazania tych regulacji dotyczących koordynatora rozkładów lotów, które będą mieć odpowiednie zastosowanie do organizatora rozkładów lotów.

Jednocześnie, w myśl art. 4 ust. 2 lit. a rozporządzenia nr 95/93/WE, państwo członkowskie odpowiedzialne za port lotniczy z organizacją rozkładów lotów jest zobowiązane do zapewnienia, by organizator rozkładów lotów działał w tym porcie lotniczym w sposób niezależny, neutralny, niedyskryminacyjny i przejrzysty. Aktualnie obowiązujące przepisy ustawy – Prawo lotnicze nie przewidują w stosunku do organizatorów rozkładów lotów obowiązku przestrzegania w ramach prowadzonej działalności tych zasad. Co prawda w § 10 ust. 1 pkt 3 w zw. z § 14 rozporządzenia Ministra Transportu w sprawie koordynacji i organizacji rozkładów lotów odzwierciedlenie znalazło postanowienie, z którego wynika, że Prezes Urzędu, sprawując nadzór, o którym mowa w art. 67b ust. 4 ustawy – Prawo lotnicze, ocenia działalność organizatora także pod względem niedyskryminacji, niezależności, neutralności i przejrzystości działania, to jednak postanowienie to uznać należy za niewystarczające. Z tego też względu zaproponowano przepis w brzmieniu określonym w art. 67e ust. 3 ustawy wskazujący, że w stosunku do organizatora rozkładów lotów odpowiednie zastosowanie znajduje także art. 67c ust. 2a. Jednocześnie uzasadnionym jest, aby do organizatora rozkładów lotów odpowiednie zastosowanie znalazł także przepis art. 67c ust. 3a, dotyczący ograniczenia jego odpowiedzialności odszkodowawczej wyłącznie do odpowiedzialności za szkody wynikające z winy umyślnej lub wskutek rażącego niedbalstwa. Dodatkowo w przepisie art. 67e ust. 3

ujęty został zarówno dotychczas niewymieniony przepis art. 67c ust. 4, którego pominięcie było nieuzasadnionym przeoczeniem, jak również przepisy art. 67b ust. 2 i ust. 4–10.

W ustawie – Prawo lotnicze nie uregulowano dotychczas kwestii udostępnienia posiadanych danych w przypadku zmiany podmiotu powołanego do pełnienia funkcji organizatora rozkładów lotów lub koordynatora. Brak ten może prowadzić do sytuacji, w której nowy podmiot nie otrzyma danych zebranych w toku działalności poprzedniego podmiotu. Istnieje zatem możliwość wystąpienia całkowitego paraliżu działań powołanego podmiotu, który nie mogąc posiłkować się zebrany materiałem (służącym ocenie sytuacji w danym porcie lotniczym oraz niezbędnym do prowadzenia działalności), okaże się niezdolny do wyznaczenia zdarzeń historycznych dotyczących danego przewoźnika lotniczego, a tym samym np. ustalenia częstotliwości i kolejności wystąpień o poszczególne czasy na start lub lądowanie, co z kolei powinno być brane pod uwagę przy przydzielaniu czasów na start lub lądowanie w przyszłości.

Zgodnie z art. 6 ust. 1 rozporządzenia nr 95/93/WE, państwa członkowskie są zobowiązane do zapewnienia w koordynowanych portach lotniczych określenia parametrów w odniesieniu do przydziałów czasu na start lub lądowanie dwa razy w roku, uwzględniając wszystkie istotne ograniczenia techniczne, operacyjne i środowiskowe, jak również wszelkie zmiany w tych ograniczeniach. To zadanie oparte jest na obiektywnej analizie możliwości zagospodarowania ruchu lotniczego, z uwzględnieniem różnych rodzajów ruchu w porcie lotniczym, zatorów w przestrzeni powietrznej, które prawdopodobnie wystąpią podczas okresu koordynacji oraz sytuacji dotyczącej przepustowości. Parametry są przekazywane koordynatorowi w porcie lotniczym z właściwym wyprzedzeniem przed wstępnym przydziałem czasu na start lub lądowanie do celów konferencji dotyczących planowania rozkładów. Powyższe obliguje do przyjęcia regulacji, która wskazywałaby przede wszystkim podmiot, na którym będzie spoczywał obowiązek wyznaczenia parametrów koordynacyjnych oraz termin na jego wykonanie. Zgodnie z projektowanym art. 67fb, podmiotem tym będzie zarządzający lotniskiem użytku publicznego, przy czym ma on w tej kwestii osiągnąć porozumienie z koordynatorem lub organizatorem rozkładów lotów.

Do projektu wprowadzono również art. 67fc, stosownie do którego Prezes Urzędu będzie mógł zarezerwować czasy na start lub lądowanie w przypadkach, o których

mowa w art. 9 rozporządzenia 95/93/WE, co umożliwi realizację tego przepisu unijnego.

Dodanie nowego art. 67fd, zgodnie z którym dotychczasowy koordynator albo organizator rozkładów lotów jest obowiązany, w ciągu 30 dni od dnia powołania nowego koordynatora albo organizatora rozkładów lotów, przekazać mu dane, o których mowa w tym ustępie, ma na celu zapewnienie ciągłości koordynacji, w przeciwnym razie skutkowałoby to niezdolnością wyznaczenia zdarzeń historycznych dotyczących danego przewoźnika lotniczego, a tym samym np. ustalenia częstotliwości i kolejności wystąpień o poszczególne czasy na start lub lądowanie, co z kolei powinno być brane pod uwagę przy przydzielaniu czasów na start lub lądowanie w przyszłości. Przy czym jest to nadrzędny obowiązek, dlatego uznano, że przepis ma być przeniesiony z rozporządzenia do ustawy.

Nowelizacja ustawy w zakresie systemu finansowania koordynacji w portach lotniczych powoduje konieczność zmiany rozporządzeń regulujących tę materię. W konsekwencji rozszerzono delegację ustawową z art. 67g w ten sposób, tak aby jej zakresem objąć wszystkie niezbędne do uregulowania kwestie.

Dodawany w art. 68 ust. 3 pkt 8 nakłada na zarządzającego lotniskiem użytku publicznego obowiązek przeprowadzania analizy przepustowości, o której mowa w art. 3 ust. 3 rozporządzenia nr 95/93/WE, w określonych przypadkach i terminach. Zgodnie z art. 3 ust. 3 rozporządzenia nr 95/93/WE państwo członkowskie UE powinno zapewnić, by w porcie lotniczym z nieokreślonym statusem lub w porcie lotniczym z organizacją rozkładów została przeprowadzona przez organ zarządzający tego portu lotniczego lub przez inny właściwy organ gruntowna analiza przepustowości, jeżeli taką analizę uznaje się za niezbędną, lub w przypadku gdy:

- a) złożony został wniosek od przewoźników lotniczych reprezentujących ponad połowę operacji w porcie lotniczym lub od organu zarządzającego portem lotniczym, gdy ktokolwiek z nich uważa, że przepustowość jest niewystarczająca w odniesieniu do bieżących lub planowanych operacji w pewnych okresach,
- b) z wnioskiem takim wystąpi Komisja, w szczególności w przypadku, gdy port lotniczy jest w rzeczywistości dostępny tylko dla przewoźników lotniczych, którym przydzielono czasy na start lub lądowanie, lub w przypadku gdy przewoźnicy

lotniczy w szczególności nowe podmioty napotykają poważne problemy w zapewnianiu możliwości lądowań i startów w danym porcie lotniczym.

W celu doprecyzowania, w jakich okolicznościach Prezes Urzędu może żądać przeprowadzenia analizy przepustowości, wprowadza się rozwiązanie zawarte w art. 68 ust. 3a. Jednocześnie w art. 68 ust. 3b przewidziano rozwiązanie, które znajdzie zastosowanie, gdy zarządzający lotniskiem nie przedstawi analizy przepustowości. W takim przypadku egzekucja obowiązku będzie odbywała się zgodnie z przepisami ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz. U. z 2018 r. poz. 1314, z późn. zm.), w formie wykonania zastępczego. Za wykonanie zastępcze zapłaci zarządzający lotniskiem. Jest to zgodne z art. 128 ww. ustawy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji. Prezes Urzędu – jako organ posiadający stosowną wiedzę w tym zakresie – będzie natomiast rekomendował podmioty, które będą mogły zrealizować ten obowiązek. Równolegle procedura sankcjonowania pieniężnego niewykonania obowiązku przewidziana jest w art. 209g ustawy.

Propozycja wprowadzenia nowego przepisu art. 119a uzasadniona jest potrzebą reglamentacji prawnej możliwości odmowy udzielenia, przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej (aktualnie Polską Agencję Żeglugi Powietrznej), zezwolenia na wlot w polską przestrzeń powietrzną w enumeratywnie wymienionych przypadkach. Odmowa taka ma służyć skutecznemu egzekwowaniu wykonywania przez użytkowników statków powietrznych, w tym przewoźników lotniczych, obowiązków wynikających z przepisów prawa, w szczególności prawa UE.

Z uwagi na wejście w życie przepisów rozporządzenia nr 452/2014/UE z dnia 29 kwietnia 2014 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące operacji lotniczych wykonywanych przez operatorów z państw trzecich zgodnie z rozporządzeniem nr 2018/1139/UE, niezbędne jest również wprowadzenie przepisów, które stworzą podstawy prawne do żądania przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego m.in. zezwolenia EASA wskazanego w art. 3 ww. rozporządzenia nr 452/2014/UE.

Ponadto propozycja zawarta w art. 119a ma na celu umożliwienie skutecznego egzekwowania przepisów rozporządzenia nr 785/2004/WE.

Brzmienie zaproponowanego rozwiązania jest odzwierciedleniem postulatów i propozycji Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej w tym zakresie oraz usankcjonowaniem istniejącej praktyki.

Konsekwencją dodania art. 119a jest uzupełnienie treści art. 122 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze o odesłanie również do tego przepisu.

Zmiana przepisu art. 127 ust. 7 ma charakter legislacyjny, polega na korekcie odesłania, z dotychczasowego odesłania do art. 12 i art. 13 ust. 4 rozporządzenia Komisji (UE) nr 691/2010 z dnia 29 lipca 2010 r. ustanawiającego system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2096/2005 ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej na nowe do art. 13 i art. 14 ust. 4 rozporządzenia wykonawczego nr 390/2013/UE, z uwagi na uchylenie z dniem 1 stycznia 2015 r. rozporządzenia 691/2010/UE.

W związku z wejściem w życie ww. rozporządzenia nr 390/2013/UE oraz rozporządzenia nr 391/2013/UE, a także ze względu na uchylenie z dniem 1 stycznia 2015 r. rozporządzeń nr 1794/2006/WE, 1191/2010/UE oraz nr 691//2010/UE, koniecznym jest dostosowanie przepisów ustawy – Prawo lotnicze, tak aby obowiązujące przepisy krajowe były w pełni zgodne z przepisami UE (proponowane zmiany art. 130, uchylenie art. 130a oraz dodanie przepisów art. 130b–130h).

Niezbędnym jest zatem uregulowanie na poziomie ustawowym sposobu ustanawiania w Polsce stref pobierania opłat terminalowych. Ustanawianie tych stref, zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 391/2013/UE, pozostaje w zakresie kompetencji państwa członkowskiego UE. Mając na uwadze zależność decyzji w zakresie konfiguracji stref z realizacją polityki w zakresie rozwoju transportu lotniczego w Polsce, w art. 130c ust. 2 ustawy proponuje się, aby strefy te zatwierdzane były przez ministra właściwego do spraw transportu. Procedurę w tym zakresie wzorowano na procedurze wyznaczania instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego (art. 127 ustawy – Prawo lotnicze). Projekt wskazuje także, która instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego ma obowiązek złożyć do Prezesa Urzędu wnioski o zatwierdzenie stawek lub stref pobierania opłat terminalowych (projektowane: art. 130c ust. 2; art. 130d ust. 2, art. 130e ust. 2 oraz 130f ust. 3 ustawy – Prawo lotnicze).

Jednocześnie wskazuje się w art. 130e ust. 2, że strefy pobierania opłat terminalowych podlegają zatwierdzeniu przez ministra właściwego do spraw transportu. Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego, której koszty mają najwyższy udział w kosztach stanowiących podstawę do obliczania stawek opłat terminalowych dla tych stref, składa wniosek o zatwierdzenie, dołączając m.in. uzasadnienie potwierdzające spełnianie przez proponowane strefy warunków i kryteriów, o których mowa w art. 130e ust. 1. Warunki wynikają z przepisów ustawy, a kryteria zostaną uszczegółowione w przepisach rozporządzenia wydanego na podstawie art. 130g.

Zmiana art. 130 ustawy – Prawo lotnicze jest również niezbędna, z uwagi na konieczność rozszerzenia obecnie obowiązujących przepisów ustawy – Prawo lotnicze o przepisy umożliwiające ustanawianie opłat terminalowych, kosztów związanych z zapewnianiem terminalowych służb żeglugi powietrznej, a także zatwierdzanie stawek jednostkowych opłat terminalowych i stref pobierania ww. opłat na lotniskach wyłączonych ze stosowania rozporządzenia nr 390/2013/UE (wyłączenie na podstawie art. 1 ust. 3) oraz nr 391/2013/UE (wyłączenie na podstawie art. 1 ust. 5 oraz art. 3). W celu umożliwienia skorzystania z wyłączeń, o których mowa w ww. rozporządzeniach, należy określić w przepisach krajowych alternatywny mechanizm ustanawiania opłat terminalowych oraz stref pobierania tych opłat.

Proponowany mechanizm jest – co do zasady – zbliżony do mechanizmów określonych w prawie unijnym.

Jednocześnie wprowadzone zostanie postanowienie konstytuujące tryb korzystania z wyłączenia przepisów unijnych w odniesieniu do lotnisk o niskim ruchu, tj. z reżimu ustalania celów w zakresie terminalowej efektywności kosztowej oraz wiążących się z tym działań, a w odniesieniu do stref pobierania opłat terminalowych, w szczególności w przypadku rozpoczęcia działalności przez nowy port lotniczy w trakcie trwania okresu odniesienia, kiedy strefy zostały już zatwierdzone zgodnie z prawem UE, co pozwoli na zatwierdzenie odrębnej strefy oraz stawek opłat terminalowych dla tego portu lotniczego. Takie działanie umożliwi różnicowanie stawek opłat terminalowych na tych lotniskach, bez konieczności stosowania przepisów art. 16 rozporządzenia nr 391/2013/UE dotyczących modulowania opłat terminalowych. W odniesieniu do stref pobierania opłat terminalowych, które zatwierdzane będą dla portów lotniczych wyłączonych spod stosowania przepisów unijnych, strefy te będą

zatwierdzane przez ministra właściwego do spraw transportu po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu (podobnie jak dla portów lotniczych objętych przepisami UE), w szczególności z uwzględnieniem rodzaju zapewnianych służb. W zakresie różnic dotyczących mechanizmu unijnego oraz krajowego odnoszącego się do portów lotniczych niewyłączonych spod przepisów UE należy wskazać, że strefy pobierania opłat terminalowych, które zatwierdzone będą dla portów lotniczych wyłączonych spod stosowania przepisów unijnych, będą mogły być zatwierdzone na rok lub okres kilku kolejnych lat kalendarzowych (strefy objęte przepisami UE zatwierdzone są na okres odniesienia, o którym mowa w art. 8 rozporządzenia nr 390/2013/UE) i będą mogły być zmieniane w szczególności w przypadku zmiany natężenia ruchu (podobnie jak to ma miejsce w przypadku stref objętych przepisami UE). Ponadto w procesie zatwierdzania stref pobierania opłat terminalowych (zarówno objętych przepisami unijnymi, jak i tych wyłączonych spod stosowania przepisów unijnych) Prezes Urzędu będzie brał pod uwagę kryteria określone na podstawie rozporządzenia wydanego na podstawie delegacji z art. 130g projektu ustawy – Prawo lotnicze oraz warunki określone w przepisach unijnych, w szczególności art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 391/2013/WE w odniesieniu do stref objętych przepisami unijnymi i określone w art. 130e projektu ustawy – Prawo lotnicze w odniesieniu do stref wyłączonych spod przepisów unijnych. Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego składająca wniosek o zatwierdzenie strefy zdefiniowana jak w projekcie ustawy będzie zobowiązana przedstawić odpowiednie uzasadnienie oraz przeprowadzić konsultacje z zainteresowanymi podmiotami w sprawie proponowanej strefy, z których będzie musiała następnie sporządzić sprawozdanie i przekazać je Prezesowi Urzędu. Odnosząc się do mechanizmu ustalania stawek dla ww. stref, koniecznym jest w szczególności zdefiniowanie kosztów, na podstawie których opłaty te będą ustalane, gdyż brak jest obecnie uregulowań w tej kwestii w prawie krajowym. Same stawki będą zatwierdzone przez Prezesa ULC dla stref ich pobierania (po zatwierdzeniu stref), po przeprowadzeniu przez zainteresowaną instytucję konsultacji w sprawie proponowanych stawek. Ponadto, w przypadku braku zatwierdzenia stawek opłat terminalowych, w terminie do 30 grudnia roku poprzedzającego okres ich obowiązywania, zarówno dla stref objętych przepisami unijnymi, jak i wyłączonych spod przepisów unijnych, stawki te zostaną ustalone z urzędu przez Prezesa Urzędu.

Propozycja rozszerzenia katalogu zwolnień z opłat nawigacyjnych o loty wojskowych statków powietrznych w polskiej przestrzeni powietrznej uzasadniona jest aktywnym uczestnictwem Polski w wielonarodowych programach NATO. Istotą tych programów jest eksploatacja samolotów typu Boeing C-17 Globmaster III posiadających wyposażenie niezbędne do wykonywania misji w rejonach świata o wysokim zagrożeniu, odpowiednio zaadoptowanych samolotów dozoru radiolokacyjnego dalekiego zasięgu typu Boeing E-3A Sentry, a także oczekiwane wykorzystanie samolotu klasy MRTT (Multi Role Transport Tanker) do transportu lotniczego, powietrznego tankowania i ewakuacji medycznej typu Airbus A330. Wskazane statki powietrzne są zarejestrowane jako wojskowe w jednym z państw NATO, ale formalnie należą do tej organizacji i wykonują loty nie tylko na rzecz państwa, w którym są zarejestrowane, ale także NATO. Ze względu na dualizm klasyfikacji ich przynależności oraz obowiązujące obecnie przepisy art. 130 ust. 6 pkt 6 i 7 ustawy – Prawo lotnicze powstają liczne wątpliwości interpretacyjne, czy loty ww. statków powietrznych powinny być zwolnione z opłat nawigacyjnych czy też nie. Projektowany art. 130 ust. 6 pkt 7a ma zatem na celu usunięcie wątpliwości w tym zakresie.

Nowelizacja dokonuje także uporządkowania przepisów ustawy – Prawo lotnicze dotyczących opłat nawigacyjnych i pogrupowania ich w przepisy generalne, mające zastosowanie do wszystkich rodzajów opłat nawigacyjnych (art. 130 i art. 130e ustawy), przepisy mające zastosowanie do opłat trasowych (art. 130b ustawy) oraz przepisy dotyczące opłat terminalowych (art. 130c i art. 130d). Przepisy zawarte w nowych art. 130 oraz art. 130b są zbieżne z przepisami obowiązującymi dotychczas.

Przewidziano także zmianę delegacji ustawowej do wydania rozporządzenia zawartej w art. 130g ustawy, celem uregulowania wszelkich kwestii związanych z procesem ustanawiania i zatwierdzania opłat nawigacyjnych oraz stref pobierania opłat terminalowych, w zakresie nieuregulowanym przepisami UE oraz ustawą – Prawo lotnicze, w tym także procedurę przekazywania i zakres informacji niezbędnych do zatwierdzenia stawek opłat nawigacyjnych (trasowych i terminalowych) na poziomie krajowym, a także w ramach EUROCONTROL.

Ustalone przez Prezesa Urzędu stawki opłat obowiązywały będą do czasu zatwierdzenia stawek na wniosek instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej w trybie „normalnym”. Takie rozwiązanie dotyczyło będzie zarówno ustalenia stawek (na

wniosek instytucji albo z urzędu przez Prezesa Urzędu) w sytuacji braku zatwierdzonych stref pobierania opłat terminalowych (art. 130f ust. 12), jak i ustalenia przez Prezesa Urzędu stawek w sytuacji, gdy brak jest możliwości zatwierdzenia stawek na wniosek instytucji (art. 130f ust. 11).

Dodanie w art. 155a ust. 4 ma na celu umożliwienie instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego praktyczne wykonanie decyzji Prezesa Urzędu wprowadzającej czasowy zakaz wlotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej określonego statku powietrznego lub wszystkich statków powietrznych użytkowanych przez określonego przewoźnika lotniczego do czasu trwałego usunięcia przyczyn powstałego zagrożenia, a więc realizację obowiązku, o którym mowa w art. 119a ust. 4 w wersji projektowanej.

Celem zmian wprowadzanych w art. 164–172 ustawy jest dostosowanie przepisów krajowych do postanowień rozdziału II rozporządzenia nr 1008/2008/WE. W tym zakresie proponuje się uchylenie przepisów krajowych, które powtarzają przepisy prawa UE, a ponadto wprowadzenie narzędzi umożliwiających skuteczne wykonanie przepisów rozporządzenia nr 1008/2008/WE w Polsce.

Zmiana wprowadzana w art. 164 ust. 1 ustawy, polegająca na wyłączeniu wymogu uzyskania koncesji w odniesieniu do „podejmowania” działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego, jest związana z dostosowaniem przepisów ustawy do rozporządzenia nr 1008/2008/WE. Zgodnie bowiem z definicją koncesji zawartą w tym rozporządzeniu, koncesja jest uprawnieniem do wykonywania przewozu, a brak koncesji skutkuje zakazem przewozu drogą powietrzną – tym samym rozporządzenie nr 1008/2008/WE nie uzależnia podjęcia działalności od posiadania koncesji, a jedynie uzależnia od tego jej wykonywanie. Dodatkowo wprowadzono (w nowym ust. 4) obowiązek powiadamiania Prezesa Urzędu przez przewoźnika o rozpoczęciu działalności i zaprzestaniu jej prowadzenia. Powyższe wynika z faktu, że te informacje są niezbędne w szczególności dla ustalenia przez Prezesa Urzędu, czy zachodzą przesłanki do przedstawienia koncesji do zatwierdzenia.

Wprowadzenie przepisów art. 164 ust. 1a ma na celu realizację art. 4 lit. e i f w związku z art. 8 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008/WE. Zgodnie z przytoczonymi przepisami organ wydający koncesję może udzielić koncesji danemu podmiotowi, m.in. jeżeli państwa członkowskie lub obywatele państw członkowskich posiadają ponad 50 procent udziałów w przedsiębiorstwie oraz skutecznie je kontrolują, bezpośrednio

lub pośrednio poprzez jedno lub więcej przedsiębiorstw pośredniczących. Jednocześnie struktura przedsiębiorstwa musi pozwolić właściwemu organowi wydajacemu koncesje na zastosowanie przepisów niniejszego rozdziału, a przewoźnik lotniczy jest w stanie w każdej chwili wykazać, na wniosek właściwego organu wydajacemu koncesje, że spełnia wszystkie wymagania niniejszego rozdziału. Tym samym spółki akcyjne posiadające powyżej 50% akcji na okaziciela nie będą w stanie udowodnić w każdym momencie, że ww. wymogi dot. struktury właścicielskiej są spełnione (państwa członkowskie lub ich obywatele posiadają ponad 50% akcji oraz skutecznie je kontrolują). Wobec faktu operowania akcjami na okaziciela spółki te nie będą w stanie wykazać, jak wygląda ich struktura kapitałowa (a przynajmniej 50% nadzorowanej struktury). Brak możliwości weryfikacji przez Prezesa Urzędu ww. wymogów spowoduje niepełne stosowanie regulacji unijnych z zakresu nadzoru nad posiadaczami uprawnień (rozporządzenie 1008/2008).

Przewoźnicy lotniczy działający w formie spółki akcyjnej, posiadający więcej niż 50% akcji na okaziciela, powinni dostosować swą strukturę kapitałową do wymaganej przepisami w terminie wskazanym w przepisach przejściowych. Sposób i tryb dostosowania struktury kapitałowej do obowiązujących przepisów zależy będzie tylko od decyzji spółki. Każda spółka prawa handlowego ma prawo do swobodnego dysponowania swoim majątkiem i jako taka nie powinna być zmuszana w drodze ustawy do konkretnych czynności prawnych np. do wykupienia akcji czy też ich umorzenia. Konstrukcja przepisów pozwala spółce, by po dokonaniu stosownej analizy finansowo – ekonomicznej móc podjąć wybrane przez siebie czynności w dogodnym dla siebie czasie, nieprzekraczającym jednak 36 miesięcy.

Odnosnie do art. 164 ust. 1b ustawy należy wyjaśnić, że jego wprowadzenie jest związane z potrzebą jednoznacznego wskazania, czy w ramach postępowania koncesyjnego Prezes Urzędu będzie stosował przepis art. 5 ust. 3 akapit drugi rozporządzenia nr 1008/2008/WE, analogicznie jak zostało to określone w art. 171a ust. 7 ustawy w odniesieniu do nadzoru bieżącego. Przepisy rozporządzenia nr 1008/2008/WE przewidują bowiem w dwóch przypadkach fakultatywne działanie organu koncesyjnego w kwestiach oceny spełniania wymogów finansowych, tj.: w art. 5 ust. 3 akapit drugi (na etapie wydawania koncesji) oraz w art. 8 ust. 8 akapit drugi (w ramach nadzoru bieżącego nad koncesjonariuszem). Ustawa w obecnym brzmieniu określa sposób postępowania organu koncesyjnego jedynie w drugim ze wskazanych

przypadków, powodując tym samym brak prawnej przejrzystości w zakresie stosowania art. 5 ust. 3 akapit drugi rozporządzenia nr 1008/2008/WE. Uznając celowość ograniczania barier administracyjnych, zakłada się odstępianie od stosowania art. 5 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 1008/2008/WE w stosunku do przedsiębiorstwa ubiegającego się o koncesję na mocy art. 5 ust. 3 akapit pierwszy tego rozporządzenia, które zamierza wykonywać regularne przewozy lub którego obrót przekracza 3 mln EUR rocznie.

W ramach nowelizacji zrezygnowano z określania w treści ustawy zakresu wniosku o udzielenie koncesji, jak również zakresu dokumentów, informacji i oświadczeń dołączanych do wniosku. Kompleksowe uregulowanie tych kwestii, jak również informacji przedstawianych przez przewoźnika lotniczego w ramach bieżącego nadzoru, zostanie zawarte w nowym rozporządzeniu wydanym na podstawie zmienionego art. 172 ustawy. W związku z tym wymogi dotyczące wniosku i informacji do niego dołączanych zostały usunięte z art. 166 ustawy w dotychczasowym brzmieniu. Niemniej, w celu zapewnienia skutecznej weryfikacji spełniania przez wnioskodawcę wymogów określonych w przepisach rozporządzenia nr 1008/2008/WE, pozostawiono w ustawie możliwość żądania przez Prezesa Urzędu dodatkowych dokumentów potwierdzających spełnianie tych wymogów względem tych, które określone zostaną w przepisach wykonawczych do ustawy. Konsekwencją omawianej zmiany jest także konieczność zmiany art. 175 ust. 2 pkt 1, który odsyłał dotychczas do dokumentów określonych w art. 166 ust. 3 ustawy. Należy przy tym podkreślić, że zmiana brzmienia art. 175 ust. 2 pkt 1 nie stanowi zmiany merytorycznej zakresu informacji składanych wraz z wnioskiem.

Rozwiązanie zawarte w dodawanym art. 166a ustawy ma na celu jednoznaczne uregulowanie w przepisach krajowych kwestii możliwości sprzedaży przewozów lotniczych przez przedsiębiorcę przed momentem uzyskania koncesji na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego. Dotychczas, z uwagi na brak takich przepisów, istniały istotne wątpliwości interpretacyjne co do istnienia takiej możliwości. Wskazać jednocześnie należy, że z uwagi na długotrwałość procesu przygotowań do rozpoczęcia przewozów lotniczych oraz istotny poziom kosztów leasingu samolotów, utrzymania personelu itp. przewoźnik powinien mieć możliwość rozpoczęcia realizacji przewozów lotniczych niezwłocznie po uzyskaniu certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) oraz koncesji. Celem wypełnienia samolotów

w początkowym okresie wykonywania operacji lotniczych niezbędne jest poczynienie przez przewoźnika lotniczego stosownych przygotowań – w tym rozpoczęcie działań marketingowych i sprzedażowych – już wcześniej. Jednocześnie należy mieć na uwadze wymóg z art. 5 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia 1008/2008/WE, zgodnie z którym na etapie postępowania administracyjnego ws. udzielenia koncesji przedsiębiorca zobowiązany jest wykazać, że może pokryć koszty stałe i operacyjne ponoszone w związku z prowadzonymi operacjami przez okres 3 miesięcy od daty rozpoczęcia operacji, nie uwzględniając żadnych przychodów z prowadzonych operacji. Dlatego też warunkiem rozpoczęcia sprzedaży przewozu przed uzyskaniem koncesji musi być wyodrębnienie przychodów pochodzących z tej sprzedaży i wykluczenie ich z analizy spełnienia omawianego wymogu prawa unijnego dotyczących zabezpieczenia finansowego.

Zmiany w art. 167 ust. 2 mają na celu ograniczenie treści koncesji jako dokumentu wydawanego przez Prezesa Urzędu do elementów niezbędnych. Z rozwiązania przyjętego obecnie w art. 167 ust. 3 ustawy wynikają liczne obligatoryjne elementy decyzji koncesyjnej, implikujące zasadność każdorazowej jej zmiany w przypadku jakichkolwiek modyfikacji tych elementów. Powyższe dotyczy w szczególności danych związanych ze strukturą kapitałową przedsiębiorcy. Mając na względzie, że decyzje biznesowe przewoźnika lotniczego w przedmiocie zmiany struktury kapitałowej poprzez zwiększenie kapitału zakładowego, zmiany w zakresie udziałowców lub akcjonariuszy mogą być podejmowane często, a także z uwagi na fakt, iż odzwierciedlenie tego stanu w samej koncesji nie przedstawia wartości dodanej, zarówno dla strony decyzji (mogącej w każdej chwili legitymować się aktualnym odpisem z Rejestru Przedsiębiorców), Prezesa Urzędu (który niezależnie od treści decyzji koncesyjnej zobowiązany jest na bieżąco weryfikować spełnianie przez przewoźnika wymagań warunkujących utrzymanie koncesji, w tym dotyczących struktury akcji lub udziałów), jak również innych uczestników rynku transportu lotniczego – zasadne jest dokonanie modyfikacji przepisów ustawy w tym zakresie. Należy przy tym podkreślić, że analiza dokumentów koncesyjnych wydawanych przez właściwe organy innych państw UE wskazuje, że zakres informacji zawartych w koncesjach jest węższy niż zakres wymagany zgodnie z przepisami ustawy w dotychczasowym brzmieniu. Jednocześnie w omawianym przepisie ustawy wskazano wprost, że koncesja może przyznawać uprawnienie do eksploatacji statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10 ton lub o liczbie

miejsc pasażerskich poniżej 20 albo bez ograniczenia MTOM lub liczby miejsc pasażerskich. Rozróżnienie takie wynika z przepisów rozporządzenia nr 1008/2008/WE i wiąże się z różnym zakresem nadzoru nad przewoźnikiem w aspekcie finansowym. Doprecyzowano także, że w ramach decyzji koncesyjnej określa się uprawnienia dotyczące typu przewozu (regularny lub nieregularny) oraz rodzaju przewozu (pasażerowie, towar, poczta).

Art. 167a otrzymał nowe brzmienie. Zmiany w treści przepisu mają na celu z jednej strony uchylenie przepisów powtarzających postanowienia rozdziału II rozporządzenia nr 1008/2008/WE, a z drugiej – objęcie przepisami krajowymi wszystkich przypadków, w których dochodzi lub może dojść do zatwierdzenia koncesji. O ile sam obowiązek przedstawienia koncesji do zatwierdzenia wynika wprost z rozporządzenia nr 1008/2008/WE, o tyle w ustawie określa się zakres dokumentów i informacji przedstawianych w ramach tego procesu Prezesowi Urzędu przez przewoźnika, jak również wskazuje się na formę administracyjną zatwierdzenia. W celu uproszczenia procedur zakłada się, że w przypadku pozytywnej weryfikacji spełnienia wymogów przez przewoźnika proces zatwierdzenia koncesji zakończy się jedynie pisemnym poinformowaniem przewoźnika o tym fakcie, natomiast gdyby w ramach tej weryfikacji stwierdzono naruszenie któregoś z warunków utrzymania koncesji, Prezes Urzędu zobowiązany będzie do wszczęcia postępowania ws. zawieszenia, ograniczenia lub cofnięcia koncesji. Z uwagi na okoliczność, iż zatwierdzenie koncesji nie zmienia status quo decyzji w sprawie koncesji, nie jest dokonywane w formie decyzji administracyjnej. Zgodnie bowiem z przepisami rozporządzenia nr 1008/2008/WE, organ wydający koncesję nie utrzymuje ważności koncesji w przypadku, gdy jakiegokolwiek z wymagań rozdziału II tego rozporządzenia nie jest spełnione.

W art. 8 ust. 2 rozporządzenia nr 1008/2008/WE wskazane zostały przypadki, w których organ koncesyjny „dokładnie monitoruje spełnianie wymagań niniejszego rozdziału” (tj. rozdziału II). Aktualnie obowiązujące przepisy krajowe w żaden sposób nie regulują ww. kwestii ani nie wskazują, jakimi przesłankami należy kierować się przy wykonywaniu tej normy prawa UE. Nie wskazano również, w jaki sposób powinna zakończyć się dana procedura, tj. czynnością o charakterze materialno-technicznym czy też decyzją administracyjną. W związku z tym, analogicznie jak w przypadku zatwierdzania koncesji, uregulowano w ustawie kwestie dotyczące procedury prowadzenia i zakończenia monitoringu spełniania przez przewoźnika wymagań do

utrzymania koncesji w przypadkach, gdy taki monitoring jest wymagany na gruncie przepisów rozporządzenia nr 1008/2008/WE (nowe brzmienie art. 167a ust. 5).

Rozwiązania zaproponowane w nowym art. 171a ustawy mają na celu eliminację barier administracyjnych w zakresie, w jakim nie są one wymagane prawem UE. Zgodnie z aktualnym brzmieniem art. 171a ust. 1 ustawy, polski przewoźnik lotniczy jest obowiązany do przekazywania Prezesowi Urzędu kopii aktualnego dokumentu potwierdzającego objęcie tego przewoźnika ważnym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej oraz kopii dokumentu dotyczącego kolejnego okresu ubezpieczenia o tym samym zakresie co dotychczasowe. Przepis ten, oprócz realizacji obowiązku potwierdzenia spełniania wymagań ubezpieczeniowych wskazanych w art. 4 lit. h rozporządzenia nr 1008/2008/WE, nakłada na przewoźnika również obowiązek przedkładania dokumentu dotyczącego kolejnego okresu ubezpieczenia. Wymóg ten nie znajduje oparcia w aktualnie obowiązujących przepisach UE. Realizacja przez przewoźników wymogu posiadania dokumentu dotyczącego potencjalnego przyszłego okresu działalności jest wyjątkowo uciążliwa dla przedsiębiorców, zarówno z powodów ekonomicznych, jak i administracyjnych. Dlatego też proponuje się rezygnację z tego wymogu. Jednocześnie zgodnie z art. 171a ust. 2 ustawy w dotychczasowym brzmieniu, kopie dokumentów ubezpieczeniowych, o których mowa w art. 171a ust. 1, powinny być potwierdzone za zgodność z oryginałem urzędowo lub notarialnie, co stanowi zbędne obciążenie administracyjne i nie jest wymagane na gruncie prawa UE. W związku z tym w nowelizacji ustawy zaproponowano rezygnację z tego wymogu co do formy kopii dokumentu. Dodatkowo należy wskazać, iż zgodnie z art. 4 lit. h rozporządzenia nr 1008/2008/WE jednym z wymogów uzyskania koncesji jest spełnianie wymagań ubezpieczeniowych. Z kolei art. 171a ustawy nakłada na przewoźnika lotniczego – to jest podmiot już posiadający koncesję na przewóz lotniczy – określone wymogi w zakresie formy składanego dokumentu ubezpieczeniowego. Dokonując literalnej wykładni ustawy, przyjąć należy zatem, że wymogi wskazane w art. 171a ustawy mają zastosowanie jedynie w odniesieniu do podmiotu już posiadającego koncesję i nie mogą być stosowane do podmiotu wnioskującego o przyznanie ww. uprawnienia. Rozwiązanie takie jest niekorzystne dla wnioskodawców ubiegających się o koncesję, gdyż uniemożliwia skorzystanie z udogodnień takich jak możliwość przedłożenia polisy w języku angielskim (art. 171a ust. 1a ustawy). Wobec tego proponuje się zrównać w tym zakresie wymogi dla

wnioskodawcy z wymogami dla podmiotów posiadających koncesję. Ponadto wprowadza się rozwiązanie, zgodnie z którym w przypadku wszczęcia postępowania w sprawie cofnięcia koncesji z uwagi na nieprzedstawienie dokumentu ubezpieczenia w okresie, na jaki koncesja była zawieszona, koncesja nadal pozostaje zawieszona – rozwiązanie to ma na celu uniknięcie sytuacji, w której po okresie zawieszenia koncesji do czasu jej cofnięcia przewoźnik ma ważną koncesję uprawniającą go do wykonywania przewozów przy braku wymaganego prawem ubezpieczenia OC.

Projekt ustawy w zakresie art. 171a polegający na usunięciu skrótu AOC z przywołania certyfikatu przewoźnika lotniczego jest zmianą czysto legislacyjną. Zmiana ta nie wprowadza nowego typu certyfikatu przewoźnika lotniczego, jest to ten sam certyfikat, który wskazywany był w wielu przepisach ustawy, w tym w aktualnym art. 171a ust. 5 i ust. 6. Nie wpływa to też na wydane już certyfikaty przewoźnika lotniczego.

W związku z koniecznością uchylecia regulacji, stanowiącej powtórzenie przepisu art. 9 ust. 2 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, zaproponowano nowe brzmienie art. 171b ustawy. Jednocześnie dokonano zmiany w dotychczasowym ust. 2 tego artykułu, celem doprecyzowania, o jaką ocenę chodzi, a także o wskazanie, w jaki sposób (w oparciu o co) dokonywana jest ocena. Jednocześnie wykreślono – jako zbędne – odesłanie do sprawozdania finansowego, gdyż stanowi ono jeden z dokumentów wymienionych w załączniku I pkt 3 (ppkt 3.1), do którego i tak odsyła omawiany przepis prawa krajowego.

Prezes Urzędu w ramach sprawowania bieżącego nadzoru nad przewoźnikiem lotniczym jest obowiązany badać spełnianie przez niego obowiązków wynikających z rozporządzenia nr 1008/2008/WE. W tym celu może żądać przedstawienia przez niego stosownych dokumentów lub informacji. Brak jest natomiast w obowiązujących przepisach sankcji umożliwiających skuteczne egzekwowanie tych dokumentów lub informacji w sytuacji, gdy przewoźnik ich nie przedstawia. W związku z tym należy wyposażyć Prezesa Urzędu w skuteczne narzędzia prawne umożliwiające mu sprawowanie efektywnego nadzoru bieżącego nad przewoźnikami lotniczymi wynikającego z rozdziału II rozporządzenia nr 1008/2008/WE. Stąd też propozycja art. 171c, która wskazuje na wprowadzenie – analogicznego do obowiązującego aktualnie na mocy art. 171a ustawy, mechanizmu stosowanego w odniesieniu do dokumentów ubezpieczeniowych, tj. możliwości dwukrotnego wezwania przez Prezesa

Urzędu przewoźnika do przedstawiania wymaganej dokumentacji, pod rygorem zawieszenia koncesji. W przypadku zaś nieprzedstawienia dokumentów w okresie, na jaki została zawieszona koncesja, Prezes Urzędu będzie zobowiązany do niezwłocznego cofnięcia koncesji.

W ramach nowelizacji wprowadza się także wymóg (nowy art. 171d), aby oświadczenia przewoźników lotniczych oraz przedsiębiorców wnioskujących o udzielenie koncesji, wymienione w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 172 ustawy, były składane pod rygorem odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia. Należy bowiem wskazać na duże znaczenie treści takich oświadczeń dla potwierdzenia spełniania bezwzględnie wymaganych prawem UE warunków uzyskania i utrzymania koncesji, stąd ich treść powinna w pełni odzwierciedlać stan faktyczny.

Zaproponowany nowy przepis art. 171d jest wynikiem uwag Generalnego Inspektora Ochrony Danych Osobowych zgłoszonych w toku prac nad rozporządzeniem z art. 172 w związku z oświadczeniem, jakie może być składane na podstawie art. 7 ust. 2 rozporządzenia nr 1008/2008/WE. Rozwiązanie ma na celu wprowadzenie przepisu materialnego, przewidującego możliwość odbierania oświadczeń w toku postępowania o udzielenie lub zmianę koncesji, pod rygorem odpowiedzialności karnej z art. 233 § 6 k.k.

Z uwagi na zmiany wprowadzane w art. 167 ustawy w odniesieniu do zakresu treści koncesji przewoźnika lotniczego, w ramach przepisów przejściowych zakłada się, że wszystkie wydane przed wejściem w życie zmiany ustawy koncesje zostaną poddane z urzędu procedurze dostosowania ich treści do nowych przepisów. Okres 12 miesięcy na wszczęcie przez Prezesa Urzędu postępowań w sprawie zmian w treści wydanych dotychczas koncesji wydaje się być w ocenie projektodawcy wystarczający.

Ponadto, w terminie 18 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, zostaną z urzędu wszczęte postępowania w celu dostosowania do jej przepisów upoważnień obejmujących uprawnienie do wykonywania przewozów regularnych. Z kolei z dniem wejścia w życie ustawy utracą moc upoważnienia obejmujące uprawnienie do wykołowywania wyłącznie serii przewozów nieregularnych.

Z kolei propozycja w zakresie art. 190c ust. 2, w zakresie wyłączenia spod zasady powiadamiania o przyjęciu wniosku, podyktowana jest charakterem postępowań, które muszą być prowadzone w sposób bardzo szybki z uwagi na specyfikę przewozów

czarterowych. W postępowaniach tych wnioski o wydanie zezwolenia składa się w terminach 3 lub 14 dni przed wydaniem zezwolenia i dodatkowe potwierdzenie wpłynięcia wniosku jest zbędnym obciążeniem organu, który przede wszystkim powinien w tym czasie badać istotne z punktu widzenia interesu publicznego kwestie jak bezpieczeństwo (świadczenia zdatności do lotu, certyfikat przewoźnika lotniczego) i dokumenty ubezpieczenia.

Nowelizacja art. 190 ustawy poprzez usunięcie wyrazu „wiązące” ma na celu uniknięcie wątpliwości pojawiających się w związku z tym sformułowaniem na tle praktyki uwzględniania postanowień umów międzynarodowych bilateralnych oraz wielostronnych o komunikacji lotniczej, co do których niejednokrotnie strony zobowiązują się do tymczasowego stosowania ich postanowień, nawet przed formalnym wejściem umowy w życie. Wyraz „wiązące” powodował, iż mogły pojawiać się wątpliwości, czy odesłanie ustawowe z prawa krajowego, tj. art. 190 ustawy, jest skuteczne co do takich umów. Przy czym, jak wynika z orzecznictwa sądów, umowy takie (a zwłaszcza te, z których podmioty wywodzą swe prawa) powinny być uwzględniane na zasadzie odesłania ustawowego (wyrok NSA w Łodzi z 26.03.2003 r. I SA/Łd 1707/02, wyrok WSA w Warszawie VII Sa/Wa 1220/15 z dnia 2.03.2016 r.

Jednocześnie systemowa potrzeba nowelizacji przepisów art. 190–195 ustawy, dotyczących przewozów lotniczych, została podyktowana przede wszystkim wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 18 marca 2014 r. w sprawie C-628/11 International Jet Managment, zgodnie z którym przewoźnicy lotniczy posiadający koncesje wydane przez inne państwa członkowskie wykonujący loty nieregularne handlowe do lub z państw trzecich nie powinni być dyskryminowani ze względu na przynależność państwową. Tym samym państwa członkowskie nie powinny wymagać od przewoźników lotniczych uzyskania zezwolenia na wykonywanie takich operacji, a wymóg w zakresie przedstawiania przez przewoźników lotniczych oświadczeń innych przewoźników o braku zainteresowania bądź niemożności realizacji tych operacji jest naruszeniem zasady niedyskryminacji wynikającej z art. 18 TFUE. Wspomniany wyrok wskazuje również, że rozporządzenie 1008/2008/WE obejmuje nie tylko loty wewnątrzspółnotowe, ale również loty obsługujące trasy między państwem członkowskim a państwem trzecim.

Obecny stan prawny w ustawie – Prawo lotnicze nie koresponduje z ww. orzeczeniem, gdyż wymaga się uzyskania zezwoleń dla przewoźników unijnych na połączeniach nieregularnych na trasach pomiędzy RP a państwami trzecimi, żądając przy tym informacji i dokumentów, jakie są już weryfikowane przez państwo UE koncesjonujące danego przewoźnika.

Ponadto przesłanką przy wydawaniu zezwoleń jest korzystanie przez polskich przewoźników lotniczych w państwie obcego (w tym przypadku unijnego) przewoźnika lotniczego z podobnych praw lub uzyskiwania innych wzajemnych korzyści, potwierdzonych przez władze lotnicze państwa.

Wymaga się również od przewoźników lotniczych ustanowienia się na terytorium RP celem wykonywania przewozów regularnych lub serii przewozów nieregularnych na określonych trasach lub obszarach między RP a państwem trzecim.

Nowelizacja zakłada, że zarówno polski przewoźnik lotniczy, jak i inni przewoźnicy posiadający koncesję udzieloną przez państwo członkowskie UE, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym – mogą wykonywać regularne przewozy lotnicze po uzyskaniu upoważnienia wydanego przez Prezesa Urzędu.

Z kolei wskazani powyżej przewoźnicy lotniczy (oprócz tych posiadających koncesję szwajcarską, którzy muszą uzyskać upoważnienie również na przewozy nieregularne) mogą wykonywać nieregularne przewozy lotnicze na trasach do lub z państw trzecich bez upoważnienia. Proponowane przepisy uwzględniają również treść umowy o transporcie lotniczym zawartej między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską, zgodnie z którą przewoźnicy z Konfederacji Szwajcarskiej mają prawo wykonywania przewozów na trasach między państwami UE a Konfederacją Szwajcarską, a nie mają praw kabotażu w państwach UE.

Przepisy regulujące kwestie związane z wydawaniem upoważnień wynikają przede wszystkim z dokonania ww. zmiany systemowej.

Usunięcie barier administracyjnych dotyczących prowadzenia działalności gospodarczej dla unijnych przewoźników lotniczych w zakresie wykonywania przewozów lotniczych z RP do krajów trzecich poprzez zastrzeżenie niestosowania wymogu ustanowienia na terytorium RP w przypadku, gdy wynika to z umowy międzynarodowej regulującej

wykonywanie ww. przewozów lotniczych, uzasadnione jest koniecznością uwzględnienia okoliczności, że z umów międzynarodowych może wynikać brak obowiązku ustanowienia. Niektóre z takich umów rozszerzają wspólny rynek lotniczy, wprowadzając możliwość wykonywania przewozów lotniczych na określonych trasach przez wszystkich przewoźników unijnych, bez konieczności spełnienia dodatkowych warunków (w tym np. ustanowienia). Takie stanowisko zostało zaprezentowane w korespondencji skierowanej przez KE do państw członkowskich UE w październiku 2013 r., w którym powołano się na konieczność zapewnienia w powyższym zakresie spójności przepisów krajowych państw członkowskich z przepisami rozporządzenia nr 847/2004/WE.

Ponadto niniejsza nowelizacja wprowadza zmiany w przepisach ustawy dotyczących dystrybucji ograniczonych praw przewozowych. Przyznawanie takich praw będzie się odbywało z uwzględnieniem przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego. Stronami postępowania będą wszyscy przewoźnicy lotniczy, którzy złożą wniosek o przyznanie praw na danej trasie wraz z odpowiednią dokumentacją. W konsekwencji postępowanie zostanie zakończone wydaniem jednej decyzji, w której Prezes Urzędu dokona podziału praw przewozowych. W odróżnieniu od dotychczasowych ram prawnych, gdzie postępowania odwoławcze miały formę protestu w ramach procedury konkursowej, do którego nie miały zastosowania przepisy KPA, nowelizacja ustawy zakłada, że na decyzje Prezesa Urzędu ws. przyznania ograniczonych praw przewozowych stronom będzie przysługiwał wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy, na zasadach ogólnych KPA.

Zgodnie z art. 3 rozporządzenia nr 452/2014/UE operatorzy z państw trzecich realizują operacje zarobkowego transportu lotniczego polegające na przylocie na terytorium podlegające postanowieniom Traktatu, wykonaniu lotu na tym terytorium lub wylocie z niego, tylko jeżeli spełniają wymagania załącznika nr 1 do rozporządzenia i posiadają zezwolenie wydane przez EASA zgodnie z załącznikiem nr 2 do rozporządzenia. Jednocześnie zgodnie z załącznikiem nr 1 do rozporządzenia operator z państwa trzeciego może wykonywać loty w ramach ratownictwa lotniczego lub loty nieregularne bądź serie lotów nieregularnych w reakcji na nieprzewidzianą natychmiastową, nagłą potrzebę operacyjną bez uprzedniego zezwolenia wydanego przez EASA pod warunkami wskazanymi w pkt TCO.305 Sekcji III. Z tego też powodu zasadne jest wprowadzenie przedkładania zezwolenia przewoźnika lotniczego z kraju trzeciego

(TCO – Third Country Operator), o którym mowa w art. 3 rozporządzenia nr 452/2014/UE na żądanie Prezesa Urzędu. Dodatkowym uzasadnieniem wprowadzeniem takiego rozwiązania jest fakt posiadania przez Prezesa Urzędu dostępu do prowadzonej przez EASA bazy zezwoleń, o których mowa w art. 3 rozporządzenia nr 452/2014/UE. Przedkładanie zezwolenia TCO, którego uzyskanie możliwe jest po spełnieniu wymagań określonych w załączniku nr 1 do rozporządzenia nr 452/2014/UE oraz w procedurze określonej w załączniku nr 2 do tego rozporządzenia, uzasadnia wprowadzenie fakultatywnego żądania przedkładania w postępowaniu o wydanie zezwolenia na wykonywanie przewozów lotniczych certyfikatu przewoźnika lotniczego, a także rezygnacji z przedkładania koncesji lub dokumentu równoważnego, z uwagi na fakt, że dokumenty te podlegają weryfikacji w toku wskazanej procedury.

Wprowadza się również rozwiązanie, z którego wynika zakaz zbywania praw przewozowych przyznanych przez Prezesa Urzędu w drodze decyzji administracyjnych o udzieleniu upoważnienia lub zezwolenia, o którym mowa w art. 193 ust. 1 i 2 ustawy.

Zmiana przepisów i wprowadzenie w art. 192a ustawy samodzielnych rozwiązań w przedmiocie wyznaczenia przewoźnika lotniczego oraz cofnięcia wyznaczenia ma na celu zarówno wyraźne oddzielenie kwestii wyznaczenia od udzielenia upoważnienia, jak i przesądzenie o nieadministracyjnej formie dokonywanego wyznaczenia, jeżeli wyznaczenia takiego wymaga umowa międzynarodowa lub prawo państwa trzeciego, w którego granicach mają być wykonywane przewozy lotnicze.

Propozycja zmiany art. 193 ust. 3 polega na rozszerzeniu katalogu przypadków, w których nie będzie wymagane uzyskanie zezwolenia wydawanego przez Prezesa Urzędu o loty międzynarodowe wykonywane przez obce cywilne statki powietrzne w celu realizacji zadań na potrzeby Sił Zbrojnych RP w zakresie przewozu ładunków lub żołnierzy, funkcjonariuszy Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego i Bura Ochrony Rządu oraz pracowników wojska. Obecnie, w związku z brakiem jednoznacznego wyłączenia tej kategorii lotów spod obowiązku uzyskania zezwolenia na takie loty wydawanego przez Prezesa Urzędu, do Urzędu Lotnictwa Cywilnego trafiają wnioski przewoźników obcych planujących wykonanie tego typu lotów. Jednocześnie obowiązujące obecnie przepisy prawa nie są jednoznaczne i w tej materii mamy do czynienia z dualizmem – z jednej strony legitymacja dla Dowódcy Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych do wydania zgody w trybie art. 149a, a z drugiej

strony – brak jednoznacznego wyłączenia kompetencji Prezesa ULC do wydania zezwolenia na wykonanie przez obcego przewoźnika lotniczego przewozu, zgodnie z art. 193 ust. 1.

W zakresie z kolei art. 193 ust. 5 wskazać należy, iż poprzez obcego przewoźnika lotniczego należy rozumieć jakiegokolwiek przewoźnika lotniczego, który nie posiada koncesji wydanej przez Prezesa Urzędu. Celem tego przepisu jest wyłączenie kompetencji Prezesa Urzędu do wydawania zezwoleń lub upoważnień dla obcych przewoźników lotniczych, którzy zamierzają wykonywać loty, o których mowa w art. 66a ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy, do lub z Rzeczypospolitej Polskiej i odesłanie do wydawania zezwoleń dla takich przewoźników na zasadach takich jak przewidziano w art. 149a ust. 1 ustawy.

Rozwiązanie zaproponowane w art. 194 ust. 5 pkt 3 ustawy ma na celu doprecyzowanie, iż w przypadku ubiegania się o zezwolenie na wykonywanie przewozów lotniczych przewoźnik lotniczy przedkłada na żądanie Prezesa Urzędu certyfikat przewoźnika lotniczego (AOC) wraz ze związanymi specyfikacjami operacyjnymi. Dotychczasowa praktyka pokazuje, iż część przewoźników lotniczych przedkłada jedynie pierwszą stronę certyfikatu, z której nie wynika zakres działalności objętej certyfikatem ani też wykaz statków powietrznych należących do przewoźnika lotniczego, które podlegają weryfikacji w celu potwierdzenia użytkownika statków powietrznych wskazanych we wniosku o wydanie zezwolenia.

W zakresie nowelizowanego art. 195 ustawy dodać należy, iż „inne wzajemne korzyści”, o których mowa w ust. 1 pkt 2 tego przepisu, to m.in. wszystkie pozatrasowe korzyści wynikające z innych umów handlowych zawartych pomiędzy przewoźnikami lotniczymi, w tym możliwość sprzedaży biletów w innym państwie. Ogółem korzyści poza trasowe wynikają z umów handlowych w sferze prawa prywatnego, a nie z umów państw-stron o komunikacji lotniczej. Z kolei w art. 195 ust. 10 ustawy przewidziano szczególny tryb wezwania do uzupełnienia wniosku o wydanie zezwolenia pojedynczego oraz na serię lotów nieregularnych w formie ustnej, w uzasadnionych przypadkach. Zaproponowano rozwiązanie na wzór art. 72 KPA, tj. iż treść wezwania utrwała się w aktach sprawy w formie adnotacji.

Nowelizacja art. 195a ma na celu dostosowanie przepisów ustawy – Prawo lotnicze do obecnej praktyki, w tym także do realizacji wymogów wynikających z rozporządzenia

nr 847/2004/WE poprzez możliwość żądania przez Prezesa Urzędu danych statystycznych od przewoźników lotniczych w ramach prowadzonych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego przygotowań do negocjacji umów międzynarodowych.

Nowelizacja art. 196b ustawy – Prawo lotnicze wynika z konieczności doprecyzowania stosowania wymogu dotyczącego zawiadamiania Prezesa Urzędu o planowaniu wykonywania regularnych przewozów lotniczych na trasach do, z oraz w Rzeczypospolitej Polskiej na zasadach umowy o dzieleniu oznaczeń linii w związku z postanowieniem art. 15 ust. 5 rozporządzenia nr 1008/2008/WE. Wspólnotowi przewoźnicy lotniczy mogą zawierać umowy o dzieleniu oznaczeń linii z dowolnym przewoźnikiem lotniczym z państwa trzeciego, a konieczność zawiadamiania o tym stanowiłaby dodatkową barierę administracyjną, której potencjalne oddziaływanie byłoby nieskuteczne w związku z ww. przepisem unijnym. Doprecyzowanie stosowania wymogu tylko do przewoźników lotniczych z państw trzecich wynika z konieczności weryfikacji postanowień właściwych umów międzynarodowych o komunikacji lotniczej. Mając na uwadze interes przewoźników lotniczych z siedzibą poza granicami UE, uzupełniono nomenklaturę (m.in. poprzez doprecyzowanie jej zgodnie z brzmieniem rozporządzenia nr 965/2012/UE), celem uniknięcia niejasności interpretacyjnych. Dostosowano również terminy i formę przekazywania decyzji do praktyki. Jednocześnie, z uwagi na przepisy rozporządzenia nr 965/2012/UE, które również regulują pewien aspekt współpracy między przewoźnikami na zasadzie umowy o dzieleniu oznaczeń linii, zaproponowano zmiany mające na celu dostosowania art. 196b do nowo tworzonego art. 196c ustawy oraz przepisu ARO.OPS.105 i ORO.AOC.115 rozporządzenia nr 965/2012/UE, poprzez wskazanie nowej przesłanki do wydania przez Prezesa Urzędu decyzji zakazującej wykonywania przewozów, tj. przesłanki naruszenia przepisów Unii Europejskiej w zakresie wykonywania przewozów lotniczych (np. rozporządzenie nr 1008/2008/WE, rozporządzenie Komisji (UE) nr 452/2014 z dnia 29 kwietnia 2014 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące operacji lotniczych wykonywanych przez operatorów z państw trzecich zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 133 z 6 maja 2014 r., str. 12), rozporządzenie (WE) nr 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 przesłanki w postaci braku umowy

lub porozumienia międzynarodowego umożliwiającego przewozy lotnicze pomiędzy zainteresowanymi państwami.

Kwestie związane z ustalaniem taryf lotniczych i stawek lotniczych za przewozy lotnicze wykonywane na terenie Unii Europejskiej regulują przepisy rozporządzenia nr 1008/2008/WE. Powyższe znalazło odzwierciedlenie w art. 198 ust. 3 ustawy – Prawo lotnicze.

Regulacje krajowe odnoszą się zatem wyłącznie do taryf przewozu lotniczego stosowanych w przewozach lotniczych pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a państwami trzecimi. Przepisy art. 198 ust. 1 i 2 ustawy – Prawo lotnicze wskazują na konieczność przedstawiania Prezesowi Urzędu taryf lotniczych stosowanych w przewozach lotniczych między Rzeczpospolitą Polską a państwem trzecim, z którym zawarto umowę międzynarodową regulującą zasady ustalania taryf lotniczych, zgodnie z zasadami określonymi w tej umowie. Z powyższego wynika, że przepisy krajowe dotyczące taryf lotniczych ograniczają się zarazem do taryf uregulowanych w umowach międzynarodowych (zasadniczo umowach dwustronnych). Obowiązujące obecnie przepisy prawa odsyłają do umów międzynarodowych, wskazując, że jeśli regulują one zasady ustalania taryf przewozu lotniczego, to wówczas Prezes Urzędu podejmuje działania i wydaje decyzje administracyjne dotyczące tych taryf na zasadach określonych w tych umowach.

W zaproponowanej regulacji wyraźnie wskazuje się, że taryfy stosowane w przewozach lotniczych między Rzeczpospolitą Polską a państwem trzecim podlegają przedstawieniu Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia jedynie wówczas, gdy umowa międzynarodowa tak stanowi.

W związku z tym utrzymanie delegacji do wydania aktu wykonawczego jest bezprzedmiotowe przede wszystkim z uwagi na fakt, że Prezes Urzędu będzie postępował w sprawie taryf lotniczych na zasadach określonych w umowach międzynarodowych. Aktualnie obowiązujące rozporządzenie Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 30 lipca 2013 r. w sprawie taryf przewozu lotniczego (Dz. U. poz. 911) jedynie określa elementy, jakie zawierane są we wniosku składanym przez przewoźnika lotniczego w przypadku przedkładania taryf do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu. Mając powyższe na uwadze, należy stwierdzić, że krajowe regulacje nie wnoszą żadnych nowych rozwiązań w tym zakresie, a jedynie

odsyłają do stosownych umów międzynarodowych bądź obowiązujących wprost regulacji UE (rozporządzenie nr 1008/2008/WE). Nowelizacja ma zatem na celu usunięcie przepisów zbędnych.

Ponadto należy mieć na względzie, że regulacje dotyczące taryf lotniczych wskazujące na konieczność ich zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu znajdują się jedynie w pojedynczych umowach międzynarodowych, a więc adresowane są do wąskiej grupy adresatów (stron umów). Co więcej, na ogół same umowy międzynarodowe wprost regulują konieczność ich zatwierdzenia, tym samym rozwiązania w przepisach krajowych są zbędne.

Obecnie obowiązujące przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 80/2009 z dnia 14 stycznia 2009 r. w sprawie kodeksu postępowania dla komputerowych systemów rezerwacji i uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 2299/89 precyzyjnie regulują kwestie praw i obowiązków stron systemów rezerwacyjnych oraz tryb i sposób postępowania wobec nich. Nie nakładają również w tym zakresie żadnych szczególnych obowiązków na państwa członkowskie. Ewentualne działania państw członkowskich mają głównie charakter pomocniczy w stosunku do Komisji Europejskiej i nie wymagają odrębnych regulacji.

Wobec takiego stanu prawnego jakiegokolwiek regulacje w tym zakresie w prawie krajowym wydają się zbędne.

Celem proponowanych zmian jest efektywna i przejrzysta regulacja, która nie będzie nakładać na podmioty rynku nadmiernych obciążeń. Obecnie obowiązujące przepisy mogą tworzyć mylne wrażenie, że w polskim systemie prawnym obowiązuje oddzielny reżim regulujący kwestie systemów rezerwacyjnych. Tymczasem regulacje istniejące w prawie krajowym, z uwagi na ich konstrukcję i brak przepisów wykonawczych, mają charakter wyłącznie informacyjny. Interes rynku nie przemawia jednak za zasadnością utrzymywania tego typu przepisów dotyczących systemów rezerwacyjnych. Co więcej brak jasności odnośnie do obowiązujących przepisów może utrudniać podmiotom prowadzenie działalności na polskim rynku.

W świetle powyższego proponuje się uchylenie art. 201 ust. 2 i 3 ustawy – Prawo lotnicze z jednoczesnym wskazaniem, iż Prezes Urzędu nie dokonuje interpretacji przepisów o ochronie danych osobowych.

Konieczność zmiany treści art. 201a ust. 1 ustawy związana jest z potrzebą dostosowania wymagań krajowych do postanowień rozporządzenia nr 1008/2008/WE oraz do wniosków płynących z wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 18 marca 2014 r. w sprawie C-628/11 International Jet Management. Zgodnie z art. 15 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, wykonywanie przewozów lotniczych przez wspólnotowych przewoźników lotniczych na trasach wewnątrz UE odbywa się bez konieczności uzyskiwania dodatkowych zezwoleń lub upoważnień. Ponadto, zgodnie z ww. wyrokiem, również wykonywanie nieregularnych przewozów lotniczych na trasach poza terytorium UE powinno się odbywać bez dodatkowych zezwoleń ze strony państwa członkowskiego, do lub z którego terytorium odbywa się taki przewóz. W związku z tym zobowiązanie do przedkładania programów lotów do wiadomości Prezesa Urzędu stanowi dodatkową barierę administracyjną niezgodną z ww. rozporządzeniem unijnym oraz wyrokiem Trybunału. Z uwagi na fakt, że wykonywanie regularnych przewozów lotniczych przez unijnych przewoźników lotniczych na trasach do lub z Rzeczypospolitej Polskiej poza terytorium UE podlega konieczności uzyskania upoważnienia do wykonywania takich przewozów, niezbędne jest umożliwienie weryfikacji ich wykonywania przez Prezesa Urzędu poprzez pozostawienie możliwości żądania przedstawienia do wiadomości rozkładów lotów stosowanych w przewozach do lub z RP. Dodatkowo, z uwagi na przedkładanie ww. rozkładów lotów wyłącznie do wiadomości, niezasadne byłoby wydawanie w tym zakresie decyzji administracyjnej, bowiem Prezes Urzędu nie wydaje tu żadnych władczych rozstrzygnięć.

Ponadto w art. 201a ust. 2 ustawy dokonano ujednoczenia nomenklatury oraz dostosowano terminy do praktyki w realizowaniu przewozów lotniczych. Doprecyzowano wymóg w zakresie zatwierdzania rozkładów lotów w związku z postanowieniami właściwych umów międzynarodowych. Jednocześnie podobnie jak w ust. 1 powyżej nie zdecydowano się na formę decyzji administracyjnej, mimo władczego rozstrzygnięcia, jakim jest zatwierdzenie rozkładu lotu, bowiem taka forma działania Prezesa Urzędu jest dla podmiotu z państwa trzeciego na korzyść, z uwagi na częste zmiany tych rozkładów i konieczność szybkiego reagowania. Natomiast w przypadku konieczności wydania decyzji administracyjnej niezbędne byłoby najpierw spełnienie wymogu ustanowienia pełnomocnika na terenie RP, co jest daleko idącym obowiązkiem.

Z kolei uzupełnienie art. 201 o ust. 5–7 dotyczące zatwierdzania rozkładów lotów przewoźników z państw trzecich jest związane także z wejściem w życie przepisów rozporządzenia nr 452/2014/UE, które przewidują wymóg posiadania przez przewoźnika z państwa trzeciego zezwolenia, o którym mowa w tym rozporządzeniu. Ponadto zmiana w zakresie wymogu przedstawiania dokumentu ubezpieczenia stanowi uzupełnienie wdrożenia przepisów rozporządzenia nr 785/2004/WE, przewidujących konieczność posiadania przez przewoźników z państw trzecich dokumentu ubezpieczenia i przedstawiania go odnośnym władzom, na warunkach wskazanych w tym rozporządzeniu.

Zmiana brzmienia delegacji z art. 202 ustawy stanowi pochodną wcześniej wprowadzonych zmian w zakresie reglamentacji przewozów lotniczych (zob. uzasadnienie dotyczące art. 198 ustawy).

W art. 209 ust. 6 usunięto odesłanie do zakładu ubezpieczeń jako podmiotu wystawiającego dokument ubezpieczenia. W praktyce bowiem, w oparciu o przepisy dotyczące zawierania umów ubezpieczenia, dokument taki może być wystawiony także przez inny niż zakład ubezpieczeń podmiot, w tym m.in. przez brokera. Ponadto przepisy rozporządzeń unijnych obowiązujące w tym zakresie nie określają wymaganej formy dokumentu ubezpieczenia, stąd jej ograniczanie wyłącznie do dokumentu wystawionego przez zakład ubezpieczeń nie jest zasadne.

Kary pieniężne

W związku z art. 24 rozporządzenia nr 1008/2008/WE istnieje potrzeba wprowadzenia w prawie krajowym skutecznych, proporcjonalnych i odstraszących sankcji na wypadek naruszenia warunków lub obowiązków wynikających z tego rozporządzenia. Powyższe zostało zrealizowane poprzez wprowadzenie w projektowanym art. 209um ustawy kar pieniężnych. Z uwagi na różne skutki naruszeń wydaje się również uzasadnione, aby proponowane kary miały różną wysokość. Wobec tego zakłada się, że działanie polegające na naruszeniu obowiązków dotyczących publikacji i wskazywania w każdej chwili ostatecznej ceny (co może doprowadzić do przeświadczenia u konsumenta, że cena, którą musi zapłacić jest inna od faktycznej, a w efekcie również poprzez manipulację zmusić go do wyboru niekorzystnej oferty) zostanie zagrożone możliwie najwyższą karą pieniężną. Mniejsze skutki negatywne wydaje się natomiast wywołać naruszenie obowiązku podawania informacji o dodatkowych dopłatach do

ceny w sposób wyraźny, przejrzysty i na zasadzie opt-in. Naruszenie może jednak, poprzez manipulację, zmuszać konsumenta do wyboru niekorzystnej oferty, dlatego proponuje się ustalenie dla tego naruszenia drugiego co do wysokości maksymalnego pułapu kary pieniężnej. Mniej szkodliwe z punktu widzenia konsumenta wydaje się natomiast niepodanie warunków zastosowanych do taryf. W najmniejszym stopniu interesy konsumenta wydają się naruszać działania polegające na nieujawnianiu, o ile występują, kwot wymienionych w art. 23 ust. 1 pkt a–d rozporządzenia nr 1008/2008/WE. W takim bowiem przypadku konsument nie jest informowany w sposób właściwy, co nie oznacza, że może podejmować decyzji o zakupie w sposób nieświadomy. Powyższe znalazło odzwierciedlenie w wykazie naruszeń obowiązków lub warunków wynikających z art. 23 rozporządzenia nr 1008/2008/WE oraz kar za te naruszenia, który został określony w załączniku nr 1 do ustawy.

Art. 3 ust. 3 rozporządzenia nr 95/93/WE nakłada na państwo członkowskie obowiązek zapewnienia przeprowadzenia analizy przepustowości. Kary, o których mowa w przepisie art. 209g, mają na celu dyscyplinowanie zarządzających lotniskami do realizacji obowiązku przedstawienia analizy przepustowości, a przez to zapewnienie skuteczności działań, do których zobowiązują przepisy wskazanego rozporządzenia UE. Należy przy tym wskazać, iż w ramach niniejszej nowelizacji nie wprowadza się nowych kar – omawiane kary funkcjonują na mocy obowiązującej obecnie ustawy. Zmiana w przedmiotowym artykule ma za zadanie jedynie wskazać, że kara nakładana jest za nieprzedstawienie analizy przepustowości w wymaganym terminie, natomiast art. 68 ust. 3b przewiduje tzw. wykonanie zastępcze, to jest wykonanie obowiązku za podmiot na jego koszt i tym samym zarządzający zapłaci za wykonanie analizy przez inny podmiot (w ramach wykonania zastępczego), a niezależnie od tego zapłaci karę pieniężną za niewykonanie analizy w terminie, nałożoną przez Prezesa Urzędu.

Konsekwencją zmiany przepisów zawartych w art. 193 ust. 1, 2 i art. 191 ust. 2 i 5 ustawy jest konieczność dostosowania do nich brzmienia art. 209n ustawy, zawierającego sankcje w przypadku niestosowania się przewoźników do ustanowionych wobec nich wymogów w zakresie wykonywania przewozów lotniczych. W art. 209n poprawiono zatem wprowadzenie do wyliczenia oraz pkt 2 tego przepisu, tak aby zapewnić im spójność z przytoczonymi art. 191 ust. 2 i 5 oraz art. 193 ust. 1 i 2 ustawy – Prawo lotnicze. Wysokość kar pieniężnych w zależności od tego, czy naruszenia

dopuszczył się przewoźnik, o którym mowa w pkt 1 czy w pkt 2, jest zróżnicowana, bowiem waga i stopień naruszenia przez przewoźników z państw trzecich jest większa co wynika z faktu, iż przewoźnicy, o których mowa w pkt 1, weryfikowani są pod kątem bezpieczeństwa, ubezpieczenia czy finansowym zgodnie z wymogami unijnymi przez nadzory unijne na jednakowym poziomie, natomiast przewoźnicy z państw trzecich muszą być zweryfikowani przez Urząd, czy spełniają minimalne kryteria wpuszczenia w przestrzeń europejską.

Z kolei w art. 209ud została zawarta sankcja za celowe i wielokrotne wykonywanie operacji lotniczych w terminach znacznie różniących się od przydzielonych czasów na start lub lądowania bądź wykorzystywanie czasów na start lub lądowanie w sposób znacznie różniący się od sposobu wskazanego w chwili przydziału, gdy powoduje to zakłócenia w porcie lotniczym lub operacjach lotniczych. Konieczność wprowadzenia takiej regulacji wynika z art. 14 ust. 5 rozporządzenia nr 95/93/WE, w świetle którego państwa członkowskie zapewniają skuteczne, proporcjonalne i odstraszające sankcje lub równoważne środki w celu zapobiegania tego typu działań.

Poprzez dodanie ust. 2 w art. 209ud wprowadza się rozwiązanie, z którego wynika, że Prezes Urzędu będzie wymierzał karę pieniężną po uzyskaniu od koordynatora zawiadomienia o naruszeniu, o którym mowa w art. 209ud ust. 1. Z kolei poprzez dodanie ust. 3 w art. 209ud wprowadzono rozwiązanie, zgodnie z którym do zawiadomienia, o którym mowa w ust. 2, koordynator będzie zobowiązany dołączyć dokumenty na potwierdzenie naruszenia wraz z opisem naruszenia.

Proponowane przepisy art. 209w ust. 2 i 3 wskazują przypadki, w których przy nakładaniu kar pieniężnych Prezes Urzędu powinien uwzględnić indywidualizację odpowiedzialności administracyjnej w zależności od zaistniałego stanu faktycznego. Indywidualizacja ta może znaleźć zastosowanie wyłącznie w przypadku kar wyrażonych „widelkowo”, wobec czego przepis odwołuje się wyłącznie do kar określonych w ten właśnie sposób. Przepis jest więc przepisem szczególnym wobec rozwiązania zawartego w art. 189d Kodeksu postępowania administracyjnego, które wprowadzone zostało ustawą z dnia 7 kwietnia 2017 r. o zmianie ustawy – Kodeks postępowania administracyjnego oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 935). Na podkreślenie zasługuje, że Kodeks postępowania administracyjnego w art. 189a § 2 wyraźnie daje możliwość uregulowania w przepisach odrębnych m.in. przesłanek

wymiaru administracyjnej kary pieniężnej, a co za tym idzie niestosowania w takim przypadku przepisów działu IVa w tym zakresie.

Jeśli chodzi o zaproponowane w przepisie art. 209w ust. 2 pkt 1–4 dyrektywy wymiaru kary, dostrzec należy, że są one jednolite z przesłankami wymienionymi w art. 189d pkt 1, 2, 4 i 5 Kodeksu postępowania administracyjnego, a dodatkowo utrzymana została przesłanka w postaci „wielkości przedsiębiorstwa”, która już w chwili obecnej jest stosowana na gruncie obowiązującego przepisu ustawy – Prawo lotnicze (art. 209w ust. 1).

Przesłanki: wagi, okoliczności naruszenia prawa oraz stopnia przyczynienia się strony są analogiczne do obowiązujących obecnie dyrektyw wymiaru kary w postaci stopnia i okoliczności naruszenia. Dodatkowo przyjęto zasadność uwzględniania przy wymierzaniu kar przesłanek w postaci „częstotliwości niedopełniania w przeszłości obowiązku albo naruszania zakazu” oraz „działań podjętych przez stronę dobrowolnie w celu uniknięcia skutków naruszenia prawa”. Popęłnianie w przeszłości czynów tego samego rodzaju co czyn, w następstwie którego ma być nałożona kara, powinno skłaniać organ do wymierzenia kary w wysokości wyższej, gdyż powtarzalność naruszenia prawa wymaga bardziej zdecydowanej reakcji organu administracji niż zdarzenie jednorazowe. Zarazem zaś organ powinien brać pod uwagę okoliczność, że sprawca naruszenia dobrowolnie podjął działania w celu uniknięcia skutków naruszenia prawa, co z kolei powinno determinować złagodzenie kary. Trudno bowiem traktować w taki sam sposób sprawcę, który podjął działania zapobiegawcze w kierunku zniwelowania skutków swego bezprawnego działania jak sprawcę, który w tym zakresie nic nie uczynił.

W projektowanym przepisie nie uwzględniono natomiast przesłanek wymiaru kary określonych w art. 189d pkt 3, 6 i 7 Kodeksu postępowania administracyjnego z uwagi na to, że:

- 1) art. 189d pkt 3 – w świetle najnowszego orzeczenia Trybunału Konstytucyjnego z dnia 20 czerwca 2017 r. sygn. akt P 124/15 nie ma wątpliwości, że nie jest dopuszczalne stosowanie za ten sam czyn przestępny, zarówno odpowiedzialności karnej (za przestępstwo, przestępstwo skarbowe, wykroczenie czy wykroczenie skarbowe), jak i odpowiedzialności administracyjnej w postaci administracyjnej kary pieniężnej – a skoro tak, to okoliczność pociągnięcia do odpowiedzialności

karnej nie może być wyznacznikiem miarkowania kary administracyjnej, tylko jej niestosowania, w kontekście tego orzeczenia należy zmierzać do wyeliminowania z obrotu prawnego rozwiązań prawnych, które taką podwójną odpowiedzialność przewidują;

- 2) art. 189d pkt 6 – zastosowanie przedmiotowej przesłanki nie będzie możliwe albo co najmniej może być szczególnie utrudnione, bowiem organ nie ma dostępu do dokumentów finansowych, które pozwoliłyby na ustalenie wysokości korzyści lub straty podmiotu, który dopuścił się naruszenia, ponadto skoro jak podnosił sam projektodawca w uzasadnieniu nowelizacji Kodeksu postępowania administracyjnego przesłanka dot. „wysokości osiągniętej korzyści albo straty, której strona uniknęła” będzie mogła być brana pod uwagę tylko w przypadkach, gdy samo stwierdzenie naruszenia prawa jest uzależnione od osiągnięcia korzyści lub uniknięcia straty przez podmiot podlegający ukaraniu, to podnieść trzeba, że ustawa –Prawo lotnicze takich przypadków nie przewiduje;
- 3) art. 189d pkt 7 – zastosowanie przedmiotowej przesłanki przy odpowiedzialności administracyjnej pieniężnej przewidzianej przepisami ustawy – Prawo lotnicze nie jest uzasadnione, albowiem na gruncie prawa lotniczego pociągnięcie podmiotu (osoby) do takiej odpowiedzialności ma służyć albo represjonowaniu zachowania sprawcy, który doprowadził do zagrożenia bezpieczeństwa wykonywania operacji w lotnictwie cywilnym, a tym samym skutecznemu odstraszeniu dopuszczania się takich naruszeń w przyszłości albo przymuszeniu podmiotu (osoby) do wykonania określonego obowiązku o charakterze administracyjnym, co także ma gwarantować bezpieczeństwo wykonywania operacji lotniczych, w rezultacie zaistniałe zagrożenie bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych przemawia przeciwko uwzględnianiu jakichkolwiek warunków osobistych przy miarkowaniu kary administracyjnej.

Ponadto, z uwagi na wspomniany prewencyjny i przymuszający charakter kar administracyjnych pieniężnych stosowanych na gruncie prawa lotniczego służących jak najszybszemu zagwarantowaniu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, postępowania administracyjne mające na celu wymierzenie kary administracyjnej powinny być ukierunkowane na szybkie ukaranie sprawcy naruszenia. To zaś siłą rzeczy nie może być osiągnięte w przypadku, gdy organ będzie zobligowany do miarkowania kary pod kątem wielu złożonych przesłanek, których ustalenie wymaga rozbudowanego

i długotrwałego postępowania dowodowego. Z tych też względów proponuje się objęcie przepisem szczególnym tylko tych dyrektyw wymiaru kary administracyjnej, które uznać należy za niezbędne w procesie jej miarkowania.

Dyrektywy wymiaru kary określone w odniesieniu do naruszeń, o których mowa w art. 209s, art. 209t i art. 209uj, zostały uregulowane w sposób odmienny ze względu na specyfikę tych naruszeń.

Obecnie brzmienie art. 209w ust. 5 ustawy – Prawo lotnicze rodzi problemy w jego stosowaniu, głównie w zakresie określenia właściwości organów. Dodatkowo w systemie prawnym przepisy dotyczące nakładania kar administracyjnych oraz przepisy w zakresie m.in. rozkładania na raty płatności, umorzenia kary pieniężnej zostały uregulowane w przepisach działu IVa Kodeksu postępowania administracyjnego. Usunięcie regulacji, zgodnie z którą do nakładania kar pieniężnych stosuje się przepisy ustawy – Ordynacja podatkowa, ma zatem na celu zastosowanie do kar nakładanych przez Prezesa Urzędu ogólnych zasad postępowania administracyjnego, z uwzględnieniem dyrektyw nakładania niepodatkowych należności budżetu państwa, oraz wyeliminowanie w tym zakresie szczególnej regulacji w ustawie – Prawo lotnicze. W świetle rozwiązania przyjętego w nowym art. 209z, należności z tytułu kar pieniężnych będą stanowiły dochód budżetu państwa.

Zarządzanie bezpieczeństwem

Zaproponowane zmiany mają na celu umożliwić stosowanie rozporządzenia nr 376/2014/UE. W tym zakresie zgodnie z art. 16 ust. 12 wyżej wymienionego rozporządzenia istnieje obowiązek po stronie państw członkowskich do wyznaczenia organów odpowiedzialnych za wykonanie przepisów art. 16 ust. 6, 9 i 11 tego rozporządzenia. Wskazane rozporządzenie Unii Europejskiej w art. 21 wymaga również od państw członkowskich ustanowienia przepisów dotyczących sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia tego rozporządzenia.

Prezes Urzędu z racji wykonywania funkcji organu administracji lotnictwa cywilnego (centralny organ administracji rządowej właściwy w sprawach lotnictwa cywilnego) powinien być przede wszystkim podmiotem odpowiedzialnym za sprawowanie nadzoru nad wdrażaniem zasady Just culture, rozumianej jako kultura sprawiedliwego traktowania, przez podmioty prowadzące działalność w zakresie lotnictwa cywilnego. Kultura Sprawiedliwego Traktowania (Just culture), zgodnie z definicją jest to

„atmosfera zaufania, w której ludzie są zachęceni (nawet nagradzani) do zgłaszania wszelkich zdarzeń/niezbędnych informacji związanych z bezpieczeństwem, ale w której są także określone jasne zasady, gdzie należy wyznaczyć granicę pomiędzy zachowaniem dopuszczalnym i nie do zaakceptowania”. Kultura Sprawiedliwego Traktowania (Just culture) dotyczy zdarzeń lotniczych (choć nie tylko), które nie przerodziły się jeszcze w wypadki lotnicze. System oparty na Just culture zakłada postawienie wyraźnej granicy między działaniami niezamierzonymi – np. tzw. „honest mistake” – czyli „uczciwym błędem” a „poważnym zaniedbaniem” czy „wykroczeniem umyślnym”. Te pierwsze nie są w żaden sposób karane (choć mogą się wiązać z koniecznością przejścia dodatkowych szkoleń), podczas gdy drugie nie są tolerowane i mogą się skończyć postępowaniem karnym lub administracyjnym. Różni przedstawiciele systemu prawnego (np. prokuratorzy) są specjalnie szkoleni w zakresie współpracy z odpowiednimi organami Władzy Lotniczej. Porozumienia przewidują również udział specjalistów w zakresie lotnictwa cywilnego w procesach decyzyjnych dotyczących ewentualnego rozpoczynania postępowań przez organy ścigania (tak jest np. w Wielkiej Brytanii).

Tradycyjny nadzór jest narzędziem coraz mniej efektywnym w obecnych warunkach. Ponadto z samej swojej natury nadzór jest raczej narzędziem reaktywnym. Aby poprawić sytuację, trzeba się nauczyć zarządzać bezpieczeństwem – stworzyć odpowiedni system (System Zarządzania Bezpieczeństwem – SMS), oparty na analizie (np. ryzyka / bezpieczeństwa) informacji i danych pochodzące z wielu różnych źródeł, wśród których jednym z najważniejszych (o ile nie najważniejszym) są systemy raportowania.

SMS nie może zatem funkcjonować w próżni – bo niezbędnych informacji danych będzie za mało. Z powyższych powodów wynika rosnąca rola Kultury Sprawiedliwego Traktowania (Just culture) tak w podmiocie lotniczym, jak i na poziomie całego państwa. Nadzór jest jednak wciąż potrzebny (konieczny) – ale sam w sobie – już niewystarczający.

Dlatego też proponuje się, aby w art. 21 ust. 2 pkt 15 dodać nową lit. e, wskazującą Prezesa Urzędu jako organ właściwy w zakresie przepisu art. 16 ust. 9 i ust. 11 rozporządzenia nr 376/2014/UE, tj.:

- 1) w zakresie możliwości dokonywania przeglądu przepisów wewnętrznych dotyczących realizacji zasady „Just culture” w podmiotach prowadzących działalność w lotnictwie cywilnym;
- 2) w zakresie sprawdzania, czy osoby działające na rzecz podmiotów prowadzących działalność lotniczą nie ponoszą jakiegokolwiek uszczerbku za zgłoszenie zdarzeń zgodnie z art. 4 i art. 5 (tj. w ramach obowiązkowego albo dobrowolnego zgłaszania zdarzeń).

W art. 21 ust. 2 pkt 16 wprowadzono zmianę polegającą na rozszerzeniu zakresu wydawanych przez Prezesa Urzędu instrukcji i wytycznych. Zgodnie z dotychczasowym brzmieniem tego przepisu Prezes Urzędu mógł wydawać jedynie instrukcje i wytyczne w sprawach technicznych związanych ze stosowaniem przepisów lotniczych, natomiast praktyka wskazała na potrzebę wydawania ww. dokumentów w szerszym niż wyłącznie techniczny zakresie. Przedmiotowa zmiana pociąga za sobą konieczność wprowadzenia analogicznej zmiany w art. 23 ust. 2 pkt 2.

Nowelizowana ustawa przewiduje także nowe brzmienie przepisów art. 135a i c, które regulują kwestie obowiązkowego i dobrowolnego systemu zgłaszania zdarzeń lotniczych. Należy wskazać, że w stosunku do cywilnych statków powietrznych, z wyjątkiem statków powietrznych, o których mowa w załączniku I do rozporządzenia nr 2018/1139/UE, rozporządzenie nr 376/2014/UE nakłada obowiązek prowadzenia obu tych systemów. Poza regulacją UE pozostawały zatem statki powietrzne, o których mowa w załączniku I do rozporządzenia nr 2018/1139 UE. Proponowane przepisy regulują kwestie prowadzenia obu systemów zgłaszania zdarzeń w stosunku do zdarzeń z udziałem statków powietrznych pozostających poza regulacjami UE.

Proponowane zmiany polegające na dodaniu przepisów art. 135e i art. 135f mają na celu dostosowanie przepisów krajowych do przepisów rozporządzenia nr 376/2014/UE, a konkretnie do jego art. 16 ust. 7, zgodnie z którym w przypadku wszczęcia postępowania dyscyplinarnego lub administracyjnego, informacji zawartych w zgłoszeniach zdarzeń nie wykorzystuje się przeciwko zgłaszającemu lub osobom wymienionym w zgłoszeniach zdarzeń.

Osobnego omówienia wymaga treść przepisu art. 16 ust. 6 w związku z ust. 12 rozporządzenia nr 376/2014/UE. Otóż postępowania karne są prowadzone przez organy, które zostały już wyznaczone na mocy obowiązujących przepisów krajowych. W tym

zakresie nie ma potrzeby wyznaczania w ustawie – Prawo lotnicze organu, który byłby odpowiedzialny za wykonanie art. 16 ust. 6. W ocenie projektodawcy istnieje jednak potrzeba wprowadzenia przepisu wyłączającego karalność za przestępstwo i wykroczenie nieumyślne przewidziane w Dziale XI ustawy – Prawo lotnicze oraz w art. 174 Kodeksu karnego, za zgłoszenie zdarzenia w ramach obowiązkowego i dobrowolnego zgłaszania zdarzeń. W tym zakresie projektodawca ma świadomość, że w polskiej procedurze karnej o umyślności albo nieumyślności danego czynu decyduje sąd, wydając wyrok, i żaden inny organ nie posiada uprawnień do oceniania w tym zakresie. Jednakże, mając na uwadze treść art. 16 ust. 6 w związku z ust. 12 rozporządzenia nr 376/2014/UE, a także zasadę „Just culture”, proponuje się wprowadzenie do polskiego porządku prawnego przepisu wyłączającego karanie za czyny nieumyślne zgłoszone w ramach obowiązkowego albo dobrowolnego systemu zgłaszania zdarzeń, o których mowa w rozporządzeniu nr 376/2014/UE, jeżeli o przestępstwie albo o wykroczeniu organy ścigania dowiedziały się w związku z tym zgłoszeniem, zanim organy te dowiedziały się o tym przestępstwie lub wykroczeniu. W ocenie projektodawcy przepis w brzmieniu zaproponowanym w art. 212a stanowiłby nie tylko istotny krok ku wdrożeniu w Polsce zasady „Just culture”, ale również byłby uzupełnieniem art. 17 § 1 pkt 4 Kodeksu postępowania karnego. Zgodnie z normą prawną wynikającą z przytoczonego przepisu procedury karnej, postępowania karnego nie wszczyna się, wszczęte umarza, gdy ustawa stanowi, że sprawca nie podlega karze.

Realizując wymóg art. 21 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 nakazujący państwom członkowskim ustanowienie przepisów dotyczących sankcji za naruszenie przepisów tego rozporządzenia, dodaje się w ustawie – Prawo lotnicze art. 209ui wprowadzający karę administracyjną w postaci kary pieniężnej w wysokości 25 000 zł za naruszenie przepisów art. 16 ust. 9 ww. rozporządzenia UE, zgodnie z którym pracownicy i personel kontraktowy, którzy zgłosili zdarzenie lotnicze lub są wymienieni w zgłoszeniach takich zdarzeń, nie mogą ponosić jakiegokolwiek uszczerbku ze strony swojego pracodawcy lub organizacji, dla której świadczone są usługi, z powodu informacji przekazanych przez zgłaszającego.

Żegluga powietrzna:

Zmiana w art. 21 ust. 2 pkt 28 ma na celu zapewnienie pełnej ochrony lotniczych urządzeń naziemnych przed zakłóceniami na terenie samego urządzenia, a także w jego

otoczeniu (maksymalny zasięg to 20 km dla radarów meteo). Chronione będą również planowane urządzenia zgłoszone do ULC poprzez wydanie decyzji o wprowadzeniu zmian w systemie funkcjonalnym.

Zmiana art. 86 ma na celu uregulowanie zasad ochrony lotniczych urządzeń naziemnych przed obiektami mogącymi zakłócać ich działanie. Szczegółowe zmiany art. 86 dotyczą wprowadzenia powierzchni ograniczających zabudowę wokół lotniczych urządzeń naziemnych, co jest niezbędne dla zapewnienia prawidłowej pracy tych urządzeń i skutecznej pracy pracowników ULC przy procesie uzgadniania lokalizacji (w tym uzgadniania miejscowych planów zagospodarowania terenu lub warunków zabudowy).

Jednocześnie dodano przepisy zwalniające niektóre rodzaje obiektów z obowiązku uzgadniania ich projektowanych lokalizacji z ULC, co pozwoli ograniczyć liczbę wniosków i umożliwi skoncentrowanie działań organów na analizie tych najbardziej zagrażających prawidłowej pracy urządzenia.

Dodanie w art. 86 ust. 11 ma na celu wprowadzenie mechanizmu wydawania przez Prezesa ULC opinii o możliwości lokalizacji inwestycji ze względu na wysokość zabudowy na obszarze obowiązywania powierzchni ograniczających zabudowę. Przedmiotowy przepis udostępni inwestorowi możliwość uzyskania od Prezesa ULC wcześniejszej opinii odnośnie wpływu lokalizacji inwestycji na lotnicze urządzenie naziemne, co pozwoli mu wprowadzić zmiany do inwestycji, zanim zostanie rozpoczęty proces uzgodnień projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w tym zakresie. O dużej potrzebie takiego rozwiązania świadczą liczne wnioski składane przez inwestorów do Prezesa ULC o wydanie takiej opinii.

Proponowana zmiana nie wpłynie na zwiększenie nakładu pracy dla ULC z uwagi na fakt, że dokonanie ustaleń odnośnie lokalizacji danej inwestycji w postępowaniu w przedmiocie jej zaopiniowania znacznie ułatwi następnie pracę pracownikom ULC w postępowaniu o dokonanie stosownego uzgodnienia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego lub warunków zabudowy związanych z tą inwestycją. Podkreślić bowiem trzeba, że aktualnie otrzymywane przez ULC dokumenty w postępowaniu o uzgodnienie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego lub warunków zabudowy sprowadzają się przede wszystkim do mało czytelnych map w formie papierowej, bez precyzyjnego określenia

położenia obszaru zainteresowania. Taki stan rzeczy przekłada się na konieczność pozyskiwania przez pracowników ULC dodatkowych danych niezbędnych do dokonania uzgodnienia m.in. elektronicznych danych zawierających współrzędne (tj. tabelarycznych danych lub wektorowych danych przestrzennych). W praktyce dane te pochodzą od inwestora. Uzyskanie ich na etapie opinii o możliwości lokalizacji inwestycji ze względu na wysokość zabudowy uprości więc i przyspieszy w rezultacie proces uzgodnienia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego lub decyzji o warunkach zabudowy.

W art. 88 dodaje się nowy pkt 7 w ust. 5, który nakłada dodatkowy wymóg konieczny do złożenia wniosku o wpis do rejestru LUN w postaci przedstawienia danych wektorowych odpowiadających powierzchniom ograniczającym zabudowę wokół LUN, co pozwoli uniknąć niejednoznaczności w procesie uzgadniania lokalizacji inwestycji ze względu na te powierzchnie.

Proponuje się uchylene art. 121 ust. 5a, zawierającego upoważnienie dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia w drodze rozporządzenia szczegółowych warunków i sposobu tworzenia lotniskowych cywilnych organów służb ruchu lotniczego na lotniskach kontrolowanych i niekontrolowanych. Po przeprowadzeniu oceny aktualnego stanu prawnego przepisów europejskich i krajowych należy uznać, że upoważnienie to jest zbędne. Problematyka ta jest objęta przepisami następujących obowiązujących aktów prawnych:

- 1) rozporządzenia nr 1035/2011/UE;
- 2) ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 3) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 lipca 2017 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. poz. 1400 oraz z 2018 r. poz. 1176);
- 4) rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 14 maja 2013 r. w sprawie sposobu wyznaczania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej (Dz. U. poz. 608).

Problematyka objęta przepisem art. 121 ust. 5a jest w sposób dostateczny uregulowana w ww. aktach prawnych i w związku z powyższym nie jest uzasadnione istnienie dodatkowych przepisów w tym zakresie.

Dodatkowo w art. 121 zmieniono brzmienie ust. 6 pkt 1 poprzez dodanie obowiązku określenia w akcie wykonawczym zakresu wniosku o udzielenie zwolnienia, o którym

mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia nr 923/2012/UE. Rozwiązanie takie pozwoli na wskazanie, jakie informacje powinien zawierać wniosek o udzielenie przedmiotowego zwolnienia, a tym samym ujednolicenie procedury realizacji art. 4 ust. 1 rozporządzenia nr 923/2012/UE.

Nowelizacja art. 127 ust. 1 dotyczy uchylecia odesłania do rozporządzenia Komisji (WE) 2096/2005 z dnia 20 grudnia 2005 r. ustanawiającego wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej, które już nie obowiązują, i stworzenia generalnej klauzuli, odsyłającej się do przepisów wydanych na podstawie art. 6 rozporządzenia 550/2004.

W dalszej części przedmiotowego przepisu w art. 127 ust. 2 dokonano zmiany, polegającej na tym, że minister właściwy do spraw transportu wydaje decyzję o wyznaczeniu instytucji zapewniającej służbę żeglugi powietrznej po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, a nie jak dotychczas w porozumieniu z Prezesem Urzędu. Zmiana podyktowana jest brzmieniem art. 127 ust. 3, zgodnie z którym Prezes Urzędu przedstawia opinię na temat wniosku, która nie powinna być wiążąca dla ministra właściwego do spraw transportu.

W art. 127 ust. 3a do 3c uregulowano kwestię cofnięcia wyznaczenia instytucji zapewniającej służbę żeglugi powietrznej. Dotychczas kwestia ta nie była uregulowana wprost w ustawie – Prawo lotnicze. Konieczność uregulowania procedury cofnięcia wyznaczenia podyktowana jest potrzebą zapewnienia ciągłości żeglugi powietrznej oraz kompletności regulacji w tym zakresie. Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem ograniczenie certyfikatu nie skutkuje cofnięciem wyznaczenia w przypadku, gdy zakres decyzji o ograniczeniu certyfikatu nie pokrywa się z zakresem wydanego wyznaczenia.

Sytuacja spełniająca przesłanki do zastosowania ww. przepisów może zaistnieć w przypadku, np. gdy na danym lotnisku ograniczenia certyfikatu dotyczą jedynie jednego kierunku lądowania i tym samym nie obejmują całego CTR, który stanowi zakres wyznaczenia.

Zmiany w brzmieniu art. 128a ust. 1, art. 128b ust. 1, 2, 4 pkt 2 i 3 oraz w art. 128c mają charakter porządkowy, tj. likwidują odesłania do nieobowiązujących aktów prawnych UE, tj. rozporządzeń nr 2096/2005/WE oraz 1315/2007/WE, wskazując obowiązujące przepisy UE w tej materii, tj. właściwe przepisy rozporządzenia nr 1034/2011/UE oraz rozporządzenia nr 1035/2011/UE.

Nowelizacja ustawy obejmuje odesłanie do rozporządzenia nr 390/2013/UE z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiającego system skuteczności działania służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych, które zastąpiło rozporządzenie Komisji (UE) nr 691/2010 z dnia 29 lipca 2010 r. ustanawiające system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2096/2005 ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej, które przestanie obowiązywać 1 stycznia 2015 r.

W zakresie art. 127 ust. 8 pkt 1 praktyka pokazała, że rozporządzenie krajowe jest zbędne. Rozporządzenie nr 390/2013/WE reguluje w sposób dostateczny kwestie skuteczności działania. Ponadto plan skuteczności działania został opracowywany na lata 2015–2019 na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej (Bałtyckiego FAB). W przyszłości taki plan może być opracowywany w oparciu o jeszcze szerszą współpracę międzynarodową, zatem krajowe rozporządzenie nie może takich kwestii regulować.

Przewiduje się ponadto w art. 127a przyznanie w ustawie – Prawo lotnicze Prezesowi ULC kompetencji w zakresie opracowywania zachęt dla obszaru przepustowości oraz ochrony środowiska, o których mowa w art. 12 ust. 3 i 4 rozporządzenia nr 390/2013/UE, w ramach systemu zachęt i w konsekwencji uchylenie przepisu upoważniającego w art. 127 ust. 8 pkt 2 ustawy – Prawo lotnicze.

Systemy zachęt są opracowywane w ramach planu skuteczności działania, opracowywanego zgodnie z umową o ustanowieniu Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej pomiędzy RP i Republiką Litewską z dnia 17 lipca 2012 r. Zgodnie z jej art. 23 umawiające się strony tej umowy wdrażają system skuteczności działania Bałtyckiego FAB i stosują plan skuteczności działania Bałtyckiego FAB zgodny z ogólnounijnymi celami w zakresie skuteczności działania i uwzględniający potrzeby wojskowe. Plan skuteczności działania Bałtyckiego FAB podlega konsultacjom z właściwymi interesariuszami.

Plan skuteczności działania Bałtyckiego FAB jest opracowywany wspólnie przez Państwowe Władze Nadzorujące stron umowy, a następnie zatwierdzony przez Zarząd Bałtyckiego FAB. Plan zawiera cele w zakresie skuteczności działania Bałtyckiego FAB dotyczące przynajmniej następujących kluczowych obszarów działalności: bezpieczeństwa, ochrony środowiska, pojemności, efektywności kosztowej,

efektywności lotu, ponadto określa zestaw przejrzystych i mierzalnych kluczowych wskaźników efektywności dla kluczowych obszarów działalności na określony okres referencyjny oraz zawiera system zachęt Bałtyckiego FAB.

Zmiany w załączniku nr 6 wynikają z zastąpienia certyfikatów organizacji szkolenia personelu służb ruchu lotniczego (CAPTO – Certified ATS Personnel Training Organization), w zakresie prowadzenia szkolenia personelu służb informacji powietrznej, certyfikatami wprowadzonymi rozporządzeniem nr 340/2015/UE. Kwestie dotyczące certyfikatów ATCO TO są regulowane przepisami ww. rozporządzenia 2015/340, natomiast certyfikaty dla organizacji szkolących personel służb informacji powietrznej będą wydawane na podstawie przepisów prawa krajowego.

W niniejszej nowelizacji ustawy – Prawo lotnicze dokonano zmiany ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2365, z późn. zm.) polegającej na upoważnieniu przez Komendanta Głównego Straży Granicznej podległych funkcjonariuszy i pracowników do załatwiania spraw w jego imieniu w określonym zakresie. Powyższa regulacja ma na celu stworzenie rozwiązania generalnego w miejsce zawartej proponowanej wcześniej w projekcie ww. nowelizacji propozycji o charakterze kazuśowym, dotyczącej upoważnienia w trakcie sprawdzania istnienia negatywnych przesłanek, która nie uwzględnia innych przypadków, chociażby określonych w ustawie – Prawo lotnicze, które wymagają upoważnienia funkcjonariuszy Straży Granicznej, a racjonalne jest upoważnienie do ich realizacji funkcjonariuszy spoza urzędu go obsługującego. Propozycja zawarta w ust. 1 umożliwi Komendantowi Głównemu Straży Granicznej – uwzględniając art. 3 ust. 4 ustawy o Straży Granicznej – upoważnienie wszystkich funkcjonariuszy i pracowników Straży Granicznej. Regulacja zawarta w ust. 2 jest zbieżna z dotychczasową propozycją, jednakże ma charakter ogólny, nieograniczony do kwestii sprawdzania negatywnych przesłanek. Przyjęcie rozwiązania polegającego na zastosowaniu tej kwestii w jednym przepisie ogólnym, a nie wielu przepisów dotyczących wyłącznie danego przypadku należy ocenić pozytywnie ze względów legislacyjnych. Przy czym należy zwrócić uwagę, że rozwiązania te są tożsame merytorycznie. Regulacja z ust. 3 ma na celu zachowanie spójności przepisów. Zamierzeniem projektodawcy nie jest tworzenie rozwiązań burzących dotychczasowe szczególne rozwiązania w uregulowanych już zakresach (np. art. 10b ust. 2 pkt 1 ustawy o Straży Granicznej), które ze względu na swoją specyfikę powinny zostać nienaruszone. Analogiczne rozwiązania, jak

zaproponowane w ust. 3, przewidują inne pragmatyki służbowe. Zastrzegając odmienną strukturę organizacyjną tych służb, można jako przykłady wskazać art. 19 ust. 2 ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu (Dz. U. z 2017 r. poz. 1920, z późn. zm.), art. 10 ust. 2 ustawy z dnia 9 czerwca 2006 r. o Centralnym Biurze Antykorupcyjnym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1993, z późn. zm.).

Projektowane zmiany ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1073, z późn. zm.) wynikają z niewątpliwego związku tematycznego dotyczącego zmian wprowadzanych do ustawy – Prawo lotnicze w zakresie art. 21 ust. 2 pkt 28, art. 86 ust. 7 i art. 87⁷ polegających na dodaniu pełnego przepisu materialnego określającego działania Prezesa Urzędu, Ministra Obrony Narodowej i ministra właściwego do spraw wewnętrznych w zakresie uzgadniania aktów kształtujących politykę przestrzenną. Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w obecnym brzmieniu, nie wskazuje ww. organów jako podmiotów, przez które powinny zostać zaopiniowane studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy i decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu. Jedynie w przypadku planów zagospodarowania przestrzennego wskazano w art. 17 pkt 6 lit. b tiret drugie, że powinny one zostać uzgodnione z organami właściwymi do uzgadniania projektu planu na podstawie przepisów odrębnych. W związku z powyższym, w celu ujednoczenia przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz zapewnieniu, że ww. organy będą mogły aktywnie uczestniczyć w procesach związanych z kształtowaniem polityki przestrzennej w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu statków powietrznych, zaproponowano dodanie analogicznego do zawartego w art. 17 pkt 6 lit. b tiret drugie wskazania obowiązku opiniowania zarówno projektów studium, jak i uzgadniania decyzji o warunkach zabudowy i decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego z organami do tego właściwymi. Rozwiązanie takie wyraźnie nakaże organom zajmującym się kształtowaniem polityki przestrzennej obowiązek uzyskania uzgodnienia Prezesa Urzędu i zapewni spójność przepisów w tym zakresie, a tym samym realizując wymagania określone w art. 9 rozporządzenia 139/2014/UE.

Jednocześnie, z uwagi na wprowadzane w ustawie – Prawo lotnicze zmiany w zakresie wyznaczenia powierzchni ograniczających zabudowę wokół lotniczych urządzeń naziemnych, w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym

zaproponowano rozwiązanie, zgodnie z którym roszczenia właścicieli nieruchomości w związku z niekorzystnymi skutkami uchwalenia planu miejscowego albo jego zmianą, w którym uwzględniono powierzchnie ograniczające zabudowę, dla terenu na którym znajduje się lotnicze urządzenie naziemne, będą mogły być kierowane w stosunku do Państwowej Agencji Żeglugi Powietrznej. Na uwagę zasługuje, że realizacja celu publicznego, jakim jest zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej, z wykorzystaniem lotniczych urządzeń naziemnych, których użytkowanie musi być sprawne i niezakłócone, nie powinna obciążać właścicieli nieruchomości sąsiadujących z tymi urządzeniami. Byłoby to sprzeczne z wyrażoną w Konstytucji RP zasadą proporcjonalności i zrównoważonego rozwoju. Tym samym konieczność ponoszenia ewentualnych skutków finansowych wynikających z braku możliwości lub istotnego ograniczenia korzystania z nieruchomości lub jej części w dotychczasowy sposób lub w sposób zgodny z dotychczasowym przeznaczeniem powinna obciążać podmiot publiczny. Uznano jednak, że w tym konkretnym przypadku obowiązek ponoszenia ewentualnej odpowiedzialności odszkodowawczej powinien obciążać nie gminę (co wprost wynikałoby z art. 36 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym), lecz podmiot, któremu lotnicze urządzenia naziemne służą bezpośrednio. Na podkreślenie zasługuje, że Polska Agencja Żeglugi Powietrznej jest państwową osobą prawną dysponującą mieniem państwowym, a co za tym idzie zachowany byłby warunek ponoszenia odpowiedzialności przez podmiot publiczny. Wprowadzenie przedmiotowego rozwiązania wymagało wskazania przepisów ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, które należy w tym przypadku stosować odpowiednio, co też znalazło odzwierciedlenie w projektowanym art. 37¹ ust. 2.

Ujęta w projekcie zmiana ustawy z dnia 8 marca 2013 r. o środkach ochrony roślin (Dz. U. z 2018 r. poz. 1310, z późn. zm.) jest konieczna ze względu zastąpienie certyfikatów uprawniających do podjęcia i wykonywania działalności w lotnictwie cywilnym w zakresie świadczenia usług lotniczych przy zabiegach z zastosowaniem środka ochrony roślin przy użyciu sprzętu agrolotniczego i zastąpienie ich z dniem 1 stycznia 2016 r. zezwoleniami na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka lub uzyskanie przyjęcia zgłoszenia na wykonywanie operacji specjalistycznych.

W art. 5 zamieszczono zmianę art. 11 ust. 3 pkt 8 ustawy o Państwowym Ratownictwie Medycznym. Zmiana ta wynika z konieczności uwzględnienia faktu, że kwestie związane z zabezpieczeniem medycznym lotnisk regulowane będą przez rozporządzenie wydawane na podstawie art. 83 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze, a nie jak do tej pory na podstawie art. 85 tej ustawy. W związku z tym, aby umożliwić ratownikom medycznym realizację zadań na lotnisku, konieczna jest ww. zmiana.

Odnosząc się do propozycji zawartej w art. 6 przedmiotowego projektu, należy wskazać, że wynika ona ze zmiany nomenklatury, jaką przyjmuje się dla jednej z licencji personelu lotniczego, tj. „licencji pilota balonu wolnego” (dotychczasowy art. 94 ust. 6 pkt 1 lit. o) na „licencję pilota balonowego” (projektowany przepis lit. r w art. 94 ust. 6). W związku z tym art. 4 projektu określa kwestie przejściowe – ważność licencji pilota balonu wolnego (ust. 1) oraz jak należy traktować wnioski o wydanie licencji pilota balonu wolnego (ust. 2) – po wejściu w życie projektu, co wymaga uregulowania.

W art. 7 wprowadzono przepis, zgodnie z którym badania lotniczo-lekarskie i wydane orzeczenia o istnieniu lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego oraz personelu pokładowego wydane przez komisję w umieniu centrum medycyny lotniczej odpowiednio przeprowadzone i wydane przed dniem wejścia w życie przedmiotowej ustawy zachowują ważność.

W związku z uchycieniem art. 82 ust. 1 pkt 7 ustawy – Prawo lotnicze oraz wprowadzeniem rozwiązania zaproponowanego w art. 82 ust. 1 pkt 7 lit. b, art. 5 wprowadza się normę, z której wynika, że wnioski wszczynające postępowania w przedmiocie wydania decyzji w sprawie usunięcia przeszkody, która nie jest obiektem budowlanym, a stanowi zagrożenie bezpieczeństwa ruchu lotniczego, w tym drzew i krzewów w rejonie podejść do lądowania, podlegają przekazaniu do właściwego starosty w terminie miesiąca od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy.

W art. 9 wprowadza się rozwiązanie, zgodnie z którym udzielone dotychczas przez komendanta oddziału Straży Granicznej informacje o braku negatywnych przesłanek dotyczących istnienia zagrożenia dla obronności lub bezpieczeństwa państwa lub bezpieczeństwa i porządku publicznego albo zdrowia publicznego uprawniają do

wykonywania czynności lub prowadzenia działalności, w związku z którymi zostały udzielone.

W art. 10 w związku ze zmianą art. 59a ust. 1 wprowadza się rozwiązanie, zgodnie z którym certyfikaty lotnisk wydane przed wejściem w życie ustawy zachowują ważność na okres, na jaki zostały wydane.

W art. 11 przewiduje się, że Rzecznik Praw Pasażera, w terminie miesiąca od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, przekazuje Prezesowi Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów dane, o których mowa w art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 23 września 2016 r. o pozasądowym rozwiązywaniu sporów konsumenckich (Dz. U. poz. 1823).

W art. 12 z uwagi na wprowadzane zmiany w odniesieniu do zakresu treści koncesji przewoźnika lotniczego (art. 167 ustawy), w ramach przepisów przejściowych zakłada się, że wszystkie wydane przed wejściem w życie zmiany ustawy koncesje zostaną poddane z urzędu procedurze dostosowania ich treści do nowych przepisów. Okres 12 miesięcy na wszczęcie przez Prezesa Urzędu postępowań w sprawie zmian w treści wydanych dotychczas koncesji wydaje się być w ocenie projektodawcy wystarczający. Ponadto, w terminie 18 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, zostaną z urzędu wszczęte postępowania w celu dostosowania do jej przepisów upoważnień obejmujących uprawnienie do wykonywania przewozów regularnych. Z kolei z dniem wejścia w życie ustawy utracą moc upoważnienia obejmujące uprawnienie do wykonywania wyłącznie serii przewozów nieregularnych. Jednocześnie zaproponowany został 36-miesięczny termin na dostosowanie przez przewoźników lotniczych swojej struktury kapitałowej do nowych wymogów określonych w art. 166 ust. 3 ustawy – Prawo lotnicze.

W art. 13 ust. 1 nowelizacji wprowadzono przepisy określające wpływ nowej ustawy na istniejące w chwili wejścia w życie nowej regulacji strefy pobierania opłat terminalowych oraz zatwierdzone dla nich stawki opłat terminalowych. Przyjęto, że zachowają one swoją moc obowiązującą do końca okresu, na jaki zostały zatwierdzone.

W art. 8 ust. 2 wprowadzono przepis szczególnie określający skutki dla przypadku, w którym zatwierdzenie stref, o których mowa w art. 8 ust. 1, po raz pierwszy na podstawie nowej ustawy będzie następowało po dniu 1 stycznia pierwszego roku okresu odniesienia, którego strefy te dotyczą. Wówczas okres, o którym mowa w art. 130c ust. 7 ustawy – Prawo lotnicze w projektowanym brzmieniu, obejmie okres od

1 stycznia roku następującego po roku, w którym strefy te są zatwierdzane, do 31 grudnia roku kończącego okres odniesienia trwający w momencie wejścia w życie ustawy.

W przepisie art. 14 ust. 1 zawarte zostały rozwiązania dotyczące spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy. Przyjęto, że przepisy dotychczasowe znajdują zastosowanie – co do zasady – z wyjątkiem spraw związanych z przewozem lotniczym, o którym mowa w dziale X ustawy zmienianej, do których zastosowanie znajdą przepisy nowe, oraz postępowań w sprawie udzielania przez Straż Graniczną informacji o braku negatywnych przesłanek do uzyskania dostępu do strefy zastrzeżonej lotnisk.

Z kolei, z uwagi na uchylene art. 29 ustawy – Prawo lotnicze, postępowania w przedmiocie wydania decyzji określającej zakres naruszenia oraz termin usunięcia nieprawidłowości, wszczęte na podstawie tego przepisu i niezakończone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, podlegają umorzeniu.

W art. 16 wprowadza się rozwiązanie, zgodnie z którym do obiektów budowlanych sprzyjających występowaniu zwierząt stwarzających zagrożenie dla ruchu statków powietrznych istniejących przed dniem wejścia w życie ustawy, w stosunku do których zakaz budowy i rozbudowy wprowadzany jest w art. 87⁶ pkt 1 lit. a i art. 87⁶ pkt 2 lit. a, zakazów tych nie stosuje się.

W art. 18 ustawy nowelizującej utrzymuje się w mocy przepisy wykonawcze wydane na podstawie wszystkich nowelizowanych upoważnień ustawowych do czasu wydania odpowiednich aktów wykonawczych, nie później jednak niż 18 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy nowelizującej.

Art. 19 projektu ustawy stanowi o wejściu w życie ustawy. Zasadą jest, że ustawa wejdzie w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia. Wyjątkami są przepisy art. 1 pkt 82 lit. b–e oraz h oraz art. 1 pkt 84, które wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2019 r. Konieczność wejścia w życie zmiany z początkiem roku kalendarzowego jest związana z planowaniem stawek opłat terminalowych.

Regulacje zawarte w projektowanej ustawie nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), zatem nie podlega ona notyfikacji.

Zgodnie z § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Mikołaj Wild – Sekretarz Stanu w MI</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Magdalena Porzycka (tel. 630 14 47, e-mail: Magdalena.Porzycka@mi.gov.pl)</p>	<p>Data sporządzenia 10.09.2018 r.</p> <p>Źródło: Prawo UE</p> <p>Nr w wykazie prac Rady Ministrów UC32</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Dostosowanie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183) do nowych lub znowelizowanych przepisów Unii Europejskiej w obszarze praw pasażerów, żeglugi powietrznej, personelu lotniczego, techniki lotniczej, lotniczej działalności gospodarczej i transportu lotniczego, operacji lotniczych, lotnisk oraz ochrony lotnictwa cywilnego.

Rozbieżności obecnej ustawy – Prawo lotnicze z prawem Unii Europejskiej obejmują m.in.:

Lotniska:

Brak rozwiązań krajowych umożliwiających pełne stosowanie rozporządzenia Komisji nr 139/2014/UE z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiającego wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, np. w zakresie „elastycznego podejścia” do wymagań dla lotnisk podlegających przepisom UE, zagrożeń ze strony zwierząt, monitorowania i zabezpieczenia otoczenia lotnisk.

Ochrona w lotnictwie cywilnym:

Zgodnie z art. 4 ust. 5 rozporządzenia WE 300/2008 zapewnienie odpowiedniego poziomu ochrony lotnictwa cywilnego stanowi kompetencje i odpowiedzialność państwa członkowskiego. Z uwagi na konieczność bezpośredniego stosowania przepisów i dostosowania krajowych regulacji, usunięcie ewentualnych rozbieżności jest możliwe jedynie w drodze zmian legislacyjnych do powszechnie obowiązujących przepisów prawa. Odbywać się to może zatem jedynie w drodze ustawy (ponieważ dotyczy obowiązków) lub w stosownych przypadkach w drodze rozporządzenia (w sprawach technicznych i organizacyjnych). W związku z tym nie ma możliwości wprowadzenia alternatywnych rozwiązań.

Ochrona praw pasażerów:

Projektowane zmiany ustawy – Prawo lotnicze, w ramach których proponuje się utworzenie podmiotu uprawnionego do pozasądowego rozwiązywania sporów pasażerskich – Rzecznika Praw Pasażera – mają charakter uzupełniający wobec regulacji horyzontalnej, tj. ustawy z dnia 23 września 2016 r. o pozasądowym rozstrzygnięciu sporów konsumenckich, której celem była implementacja dyrektywy Parlamentu i Rady 2013/11/UE do polskiego porządku prawnego.

Transport lotniczy:

Aktualnie przepisy ustawy – Prawo lotnicze dotyczące przewozu lotniczego zawierają przepisy, które mogą być uznane za dyskryminujące przewoźników unijnych względem polskich (konieczność uzyskania zezwolenia). W świetle ostatniego orzecznictwa TSUE (wyrok C-628/11) zabroniona jest wszelka dyskryminacja przewoźników unijnych względem przewoźników krajowych w zakresie wykonywania przewozów nieregularnych. Jednocześnie konieczne jest dostosowanie przepisów ustawy – Prawo lotnicze do rozporządzenia nr 452/2014/UE. Ponadto brak jest określenia w przepisach krajowych wymaganych prawem UE sankcji za naruszenie przepisów prawa UE (w tym rozporządzenia 95/93/WE oraz 1008/2008/WE). Aktualnie obowiązujące przepisy ustawy uniemożliwiają także zastosowanie możliwych na gruncie prawa UE wyłączeń stosowania przepisów – np. dotyczących opłat nawigacyjnych.

Zarządzanie bezpieczeństwem:

Brak rozwiązań przewidujących wyłączenie karalności za czyny określone w dziale XII ustawy – Prawo lotnicze oraz w art. 174 § 2 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2018 r. poz. 1600) popełnione nieumyślnie, o których organy dowiedziały się tylko dlatego, że zostało dokonane zgłoszenie zdarzenia lotniczego do obowiązkowego lub dobrowolnego systemu zgłaszania zdarzeń lotniczych, co jest niezbędne w świetle rozporządzenia nr 376/2014/UE, w celu promowania zasady „Just culture” i zachęcenia do zgłaszania zaistniałych zdarzeń lotniczych.

Personel lotniczy:

Projektowane przepisy uwzględniają zmiany w prawie UE m.in. w zakresie pojawienia się nowej wspólnotowej licencji LAPL oraz obowiązku certyfikacji lekarzy orzeczników medycyny lotniczej przeprowadzających badania niezbędne do

uzyskania i utrzymania licencji wspólnotowych, w stosunku do obowiązujących do kwietnia 2013 r. jedynie krajowych rozwiązań (wpis na listę orzeczników). Alternatywnych sposobów nie przewiduje się w skutek wprowadzenia ww. rozwiązań w ramach bezpośrednio wiążących w PL rozporządzeń UE.

Żegluga powietrzna:

Brak wskazania w przepisach krajowych organu wydającego zwolnienie z przestrzegania szczegółowych wymogów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012/UE z dnia 26 września 2012 r. ustanawiającego wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniającego rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010 (Dz. Urz. UE L 281 z 13.10.2012, str. 1), w przypadku niektórych działań np. policyjnych, celnych, ewakuacyjnych, gaśniczych, o którym mowa w art. 4 ust. 1 tego rozporządzenia oraz formy w jakiej to zwolnienie jest udzielane.

Uzupełnienie przepisów krajowych o obowiązek przeprowadzania konsultacji dotyczących zmiany sposobu użytkowania gruntów.

Brak przepisów krajowych nakładających obowiązek przeprowadzenia konsultacji w sprawie działalności człowieka i zmiany sposobu, które wymagane są na podstawie art. 9 rozporządzenia Komisji nr 139/2014/UE z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiającego wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Rekomendowanym rozwiązaniem jest nowelizacja ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze. Podstawowym celem jest zapewnienie spójności przepisów tej ustawy i aktów prawa Unii Europejskiej wydanych od lipca 2011 r. do chwili obecnej. Nowelizacja ustawy będzie polegała przede wszystkim na:

- 1) wprowadzeniu odesłań w ustawie do nowych przepisów prawa UE;
- 2) wprowadzeniu sankcji z tytułu nieprzestrzegania wymagań i obowiązków ustalonych w prawie UE;
- 3) wprowadzeniu przepisów kompetencyjnych dla organów administracji krajowej do działania w zakresie określonym prawem UE;
- 4) uzupełnieniu katalogu opłat lotniczych o czynności administracyjne wynikające z przepisów prawa UE lub z nimi związane;
- 5) wprowadzenie przepisu, na podstawie którego Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego będzie mógł wydawać opinie o możliwości lokalizacji inwestycji ze względu na wysokość zabudowy w otoczeniu lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych;
- 6) uchylenie przepisu art. 121 ust. 5a stanowiącego przepis upoważniający do wydania rozporządzenia w zakresie określenia warunków i sposobu tworzenia lotniskowych cywilnych organów służb ruchu lotniczego na lotniskach kontrolowanych i niekontrolowanych;
- 7) wprowadzenie procedury cofnięcia wyznaczenia instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej;
- 8) wprowadzeniu alternatywnych dla przepisów prawa UE rozwiązań w przypadkach, gdy to prawo dopuszcza działanie państwa członkowskiego UE, np. system zachęt o charakterze finansowym w żegludze powietrznej, system finansowania służb terminalowych na lotniskach wyłącznych;
- 9) zastąpieniu obecnego sposobu wykonywania przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego kompetencji Krajowego Organu Wykonawczego, realizowanych w ramach modelu skargowości, modelem nadzorczym oraz modelem mediacyjnym, w celu uniknięcia wielu postępowań dotyczących tego samego stanu prawnego i faktycznego.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Transport lotniczy:

Co do zasady wszystkie państwa członkowskie UE są bezwzględnie zobowiązane do stosowania przepisów UE i do dostosowania do nich prawa krajowego.

W odniesieniu do finansowania koordynatorów i organizatorów lotów w UE stosowane są różne rozwiązania. W zależności od kraju działalność ta finansowana jest z opłat wnoszonych przez przewoźników lotniczych, porty lotnicze a w ograniczonych przypadkach finansowana również z przychodów z dodatkowej działalności, opłat nawigacyjnych oraz ze środków państwowych, przy czym stosowane są różne konfiguracje tych rozwiązań oraz różny katalog podmiotów zobowiązanych do ponoszenia opłat. Najbardziej zbliżone rozwiązania do polskiej propozycji stosowane są w Austrii, Belgii, Włoszech i Portugalii. W Austrii i Belgii finansowanie z opłat związanych z wykonaną operacją lotniczą zapewnia skuteczność działania koordynatora i spełnia wymóg jasności i transparentności pobieranych opłat.

W odniesieniu do opłat terminalowych wiele państw w UE skorzystało z wyłączenia mniejszych lotnisk spod reżimu unijnego dotyczącego opłat nawigacyjnych. W niektórych państwach koszty zapewniania służb terminalowych włączane są do opłat lotniskowych (np. Wielka Brytania, Szwecja).

Prawa Pasażerów:

Każdy kraj EOG posiada własny model wykonywania kompetencji Krajowego Organu Wykonawczego w odniesieniu do rozporządzeń nr 261/2004/WE, nr 2111/2005/WE oraz nr 1107/2006/WE.

Obecnie obowiązujący model oparty na zasadzie skargowości wzorowany był na modelu niemieckim, w którym jako Krajowy Organ Wykonawczy został wyznaczony Federalny Urząd Lotnictwa (Luftfahrt-Bundesamt; dalej: LBA), jednakże obecnie funkcja LBA została ograniczona jedynie do nadzoru. Dodatkowo ustawodawca niemiecki wprowadził procedurę pojednawczą dla sporów pomiędzy pasażerami a liniami lotniczymi, zgodnie z którą przewoźnicy mają obowiązek ustanowienia organu arbitrażowego albo przystąpienia do już istniejącego pod rygorem poddania spraw mediacji prowadzonej z urzędu przez Federalne Biuro Sprawiedliwości (Bundesamt für Justiz, BFJ).

Lotniska:

Rozporządzenie nr 139/2014/UE umożliwia elastyczne podejście do wdrożenia wymagań dla lotnisk, mając na uwadze uwarunkowania lokalne, odmienne systemy prawne oraz możliwość stosowania własnych, sprawdzonych, często bardziej restrykcyjnych rozwiązań. Przepisy UE co do zasady obowiązują wprost we wszystkich krajach członkowskich UE, nie mniej istnieje konieczność wprowadzenia rozwiązań służących efektywnemu stosowaniu i egzekwowaniu tych przepisów.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przewoźnicy lotniczy	45	Wykaz posiadaczy certyfikatów AOC (baza własna Urzędu Lotnictwa Cywilnego)	Przewoźnicy lotniczy oraz pośrednio załogi statków powietrznych zmniejszenie kosztów obsługi postępowań przed ULC. Koszty dla przewoźników naruszających prawo w zakresie przestrzegania slotów oraz jednocześnie korzyści dla pozostałych przewoźników, m.in. w postaci redukcji opóźnień wynikające z lepiej funkcjonującego systemu koordynacji rozkładów lotów.
Wspólnotowi przewoźnicy lotniczy	przewoźnicy lotniczy z państw członkowskich EOG (ok. 800 podmiotów)	Strona internetowa KE	Usunięcie dodatkowych wymagań w celu rozpoczęcia wykonywania przewozów lotniczych do państw trzecich.
Przewoźnicy lotniczy z państw trzecich	ok. 30 aktualnie wykonujących przewozy lotnicze do/z RP	Baza własna Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Ułatwienie – poprzez rezygnację z 2 dokumentów i wprowadzenie jednego wymaganego przez UE.
Pasażerowie w transporcie lotniczym	nieograniczona	Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Rozpoznanie sprawy bez konieczności zainicjowania postępowania. Zapewnienie powszechnego i należytego wykonywania przez przewoźników lotniczych obowiązków wspólnotowych w zakresie przewozu lotniczego poprzez wszczynane z urzędu procedury nadzorczej mającej na celu wyjaśnienie, czy w trakcie danego lotu, co do którego istnieje podejrzenie niewykonania przez danego przewoźnika obowiązków wspólnotowych dotyczących

			przewozu lotniczego, doszło do naruszenia tych obowiązków czy też nie. Zapewnienie w sposób bardziej skuteczny przestrzegania praw pasażerów poprzez upowszechnienie odpowiedzialnego i bardziej opiekuńczego w stosunku do przewoźników, do pasażerów będących w trakcie podróży, przy jednoczesnym zachowaniu prawa pasażerów do dochodzenia indywidualnych roszczeń w postępowaniu prowadzonym przed Rzecznikiem Praw Pasażera.
Właściciele/Użytkownicy Statków powietrznych zarejestrowanych w rejestrze cywilnych statków powietrznych	2360	Rejestr cywilnych statków powietrznych	Ułatwienie – usunięcie dokumentu świadectwa zdatności do lotu z katalogu wymaganych dokumentów do zgłoszenia do wpisu do rejestru cywilnych statków powietrznych.
Organizatorzy usług turystycznych	nie określa się (dane zmienne)		Poddanie się nadzorowi ULC.
Organizacje szkolenia lotniczego	ok. 132	Rejestr organizacji szkolenia lotniczego w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego	Zwiększenie zakresu działalności organizacji szkolenia lotniczego poprzez pojawienie się nowego rodzaju licencji pilota rekreacyjnego LAPL (szkolenie do nowego rodzaju licencji).
Licencjonowany personel lotniczy (posiadacze licencji Part-FCL) oraz ewentualnie kandydaci do uzyskania licencji personelu lotniczego	ok. 12 tys.	Rejestr personelu lotniczego Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Promocja lotnictwa cywilnego, rozwój sektora poprzez m.in. pojawienie się nowej specjalności w ramach personelu lotniczego tj. pilota rekreacyjnego LAPL.
Centra Medycyny Lotniczej oraz lekarze orzecznicy	3 Centra Medycyny Lotniczej 41 lekarzy-orzeczników	Rejestr Naczelnego Lekarza Lotnictwa Cywilnego w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego	Zmiana polegająca na obowiązku certyfikacji lekarzy orzeczników medycyny lotniczej badających do licencji objętych prawem UE. Tacy lekarze będą funkcjonowali obok lekarzy orzeczników medycyny lotniczej posiadających upoważnienie do przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich uprawnień lotniczych (licencji i świadectw kwalifikacji) objętych prawem krajowym. Zmieni się sposób

			rozpatrywania odwołań od orzeczeń lekarzy orzeczników i centrów medycyny lotniczej.
Operatorzy szkoleniowych urządzeń symulacji lotu (FSTD)	ok. 17	Rejestr FSTD w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego	Szerokie zainteresowanie na rynku symulatorów lotniczych spowodowane możliwością zastąpienia niektórych elementów szkolenia lotniczego na statkach powietrznych wykonywaniem ich za pomocą urządzeń FSTD na zasadach określonych w prawie wspólnotowym pobudza popyt na szkolenia lotnicze (aspekt cenowy).
Zarządzający lotniskami	33 (62 lotniska w tym 14 lotnisk użytku publicznego podlegających rozporządzeniu 139/2014, 6 lotnisk o ograniczonej certyfikacji i 22 lotniska użytku publicznego niepodlegających certyfikacji)	Rejestr lotnisk cywilnych (prowadzony przez Urząd Lotnictwa Cywilnego)	Ułatwienie w postaci jasnych przepisów regulujących m.in. kwestie wprowadzenia koordynacji na czas oznaczony dla lotnisk użytku publicznego. Ułatwienie w postaci możliwości finansowania zapewnianych na lotnisku służb żeglugi powietrznej. Ułatwienie w postaci jednolitych przepisów dotyczących wymagań w zakresie uzyskania certyfikatu lotniska użytku publicznego połączone z elastycznym zastosowaniem tych wymagań. Dookreślenie i wprowadzenie zadań związanych z: prowadzeniem konsultacji w zakresie ochrony otoczenia lotniska przed zagrożeniami dla statków powietrznych, ustalenie opłat lotniskowych związanych z usuwaniem drzew i krzewów oraz odszkodowań z tym związanych; monitorowania i zgłaszania obecności przeszkód lotniczych wznoszonych na terenie znajdującym się w granicach powierzchni ograniczających przeszkody.
Koordynator rozkładów lotów	1	Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Ułatwienie poprzez brak konieczności zbierania opłat za czas operacji, ułatwienie poprzez uregulowanie kwestii odpowiedzialności za szkodę z winy nieumyślnej.
Zarządzający koordynowanym	2	Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Utrudnienie w postaci konieczności zbierania opłat za

lotniskiem użytku publicznego			koordynację w imieniu koordynatora, utrudnienie nieznacznego stopnia z uwagi na fakt zbierania danych wraz z opłatami lotniskowymi; korzyści wynikające z lepszej skuteczności systemu koordynacji rozkładów lotów.
Przewoźnik lotniczy i operatorzy lotnictwa ogólnego	250	Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Ułatwienia w postaci bardziej transparentnego i sprawiedliwego sposobu pobierania opłaty za czas operacji.
Komputerowe systemy rezerwacyjne	3	Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Ułatwienia w postaci przejrzystości stosowania przepisów.
Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej	5 certyfikowanych w Polsce ANSP	Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Ułatwienie (alternatywne mechanizmy finansowania służb zapewnianych dla mniejszych lotnisk). Uczestnictwo w kształtowaniu polityki przestrzennej gmin dla terenów, na których znajduje się lotnicze urządzenie naziemne oraz wyznaczono dla nich powierzchnie ograniczające zabudowę (wyznaczenie ww. powierzchni).
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1	Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze	Skutki zarówno o charakterze negatywnym (większe obciążenie pracą) jak i pozytywnym (większa kontrola podmiotów nadzorowanych).
Minister właściwy do spraw transportu	1		Skutki zarówno o charakterze negatywnym (większe obciążenie pracą w związku z przejęciem zadania w postaci ustalania stref pobierania opłat terminalowych) jak i pozytywnym (większa kontrola podmiotów nadzorowanych) oraz nowe zadanie w postaci podejmowania decyzji, o której mowa w art. 1 ust. 5 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 391/2013 oraz informowania Komisji Europejskiej o podjęciu takiej decyzji.
Minister Obrony Narodowej	1		Skutki o charakterze pozytywnym zwiększające

			poziom bezpieczeństwa ruchu lotniczego w odniesieniu do lotnisk wojskowych wpisanych wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych. Zmniejszenie obowiązków w związku z rezygnacją z wydawania przez MON decyzji dotyczących usuwania drzew lub krzewów stanowiących przeszkodę lotniczą oraz zwiększenie obowiązków np. wydawanie decyzji dotyczących uznania obiektu za przeszkodę lotniczą
Jednostki organizacyjne zarządzające lotniskiem wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych	15 lotnisk wojskowych wpisanych wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych	Rejestr lotnisk i lądowisk wojskowych (prowadzony przez Ministra Obrony Narodowej – Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP)	Dookreślenie i wprowadzenie zadań związanych z: prowadzeniem konsultacji w zakresie ochrony otoczenia lotniska wojskowego przed zagrożeniami dla statków powietrznych związanych z usuwaniem drzew i krzewów oraz odszkodowań z tym związanych; monitorowania i zgłaszania obecności przeszkód lotniczych wnoszonych na terenie znajdującym się w granicach powierzchni ograniczających przeszkody. Wyeliminowaniem zagrożeń w otoczeniu lotnisk wojskowych związanych z sytuowaniem obiektów stanowiących żerowiska zwierząt, hodowli ptaków oraz emitowaniem wiązek lasera lub światła w kierunku statku powietrznego.
Minister właściwy do spraw wewnętrznych	1		Skutki zarówno o charakterze negatywnym (większe obciążenie pracą) jak i pozytywnym (uczestnictwo w kształtowaniu polityki przestrzennej gmin w otoczeniu lotnisk, wydawanie decyzji w sprawie przeszkód lotniczych i ich oznakowania).
Jednostki organizacyjne zarządzające lotniskiem wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego	7	Rejestr lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego	Wprowadzenie zadań związanych z: prowadzeniem konsultacji w zakresie ochrony otoczenia lotniska przed zagrożeniami dla statków powietrznych, monitorowania i zgłaszania obecności przeszkód lotniczych wnoszonych na terenie

			znajdującym się w granicach powierzchni ograniczających przeszkody.
Komendant Główny Straży Granicznej	1	Ustawa z dnia 12.10.1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2017 r. poz. 1073, z późn. zm.)	Na pracowników (funkcjonariuszy) Komendy Głównej Straży Granicznej, realizujących zadania zlecone przez Komendanta Głównego SG.
Audytorzy krajowi kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego	42	Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Przeniesienie wymogów dotyczących kwalifikacji i trybu certyfikacji do aktu wykonawczego.
Podmioty ubiegające się o wyznaczenie jako UPZ	5	Porównanie z 3 wybranymi państwami europejskimi zgodnie z regułą konwergencji	Obciążenie koniecznością wniesienia opłaty za wyznaczenie jako UPZ.
Podmioty ubiegające się o wyznaczenie lokalizacji dla ACC3	22	Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Obciążenie koniecznością poniesienia opłat za walidację jako ACC3.
Podmioty ubiegające się o wyznaczenie lokalizacji dla RA3	8	Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Obciążenie koniecznością poniesienia opłat za walidację jako RA3.
Podmioty wykonujące operacje lotnicze w zakr. AWC	44 podmioty	Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Odejście od certyfikacji świadczenia usług lotniczych (AWC)
Podmioty wykonujące operacje lotnicze niecertyfikowane	Ok. 2200 podmiotów	Rejestr Cywilnych Statków Powietrznych prowadzony przez Urząd Lotnictwa Cywilnego	Ułatwienie w postaci jasnych przepisów regulujących kwestie uzyskiwania przez podmioty od Prezesa Urzędu zatwierdzeń szczególnych, oraz zezwoleń na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka wynikających z wymagań rozporządzenia 965/2012/UE oraz dokonywania przez nich zgłoszeń
Starostowie	Ok. 2 powiatów na lotnisko użytku publicznego albo na lotnisko lotnictwa państwowego ok. 1 powiat na lotnisko użytku wyłącznego, w sumie około 80 powiatów.	Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego i Ministerstwa Obrony Narodowej (nie prowadzi się ewidencji liczby organów samorządu terytorialnego, liczba uśredniona)	Wydawanie decyzji w zakresie usuwania przeszkód lotniczych (drzew i krzewów). Koszty dotyczące decyzji na wycinkę drzew nie ulegną zmianie, gdyż przepisy regulujące tę kwestię obowiązują również obecnie. Projekt wprowadza jedynie zmianę w zakresie przeniesienia kosztów na inny podmiot, który je będzie ponosił.
Gminy	Ok. 350 gmin znajduje się w powierzchniach ograniczających przeszkody (średnio	Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego (nie prowadzi się ewidencji liczby organów samorządu terytorialnego,	W zakresie propozycji zmian dotyczących regulacji powierzchni ograniczających przeszkody ze względu na

	<p>5 gmin na lotnisko wyłączone, średnio 10 gmin na lotnisko publiczne).</p> <p>Ponad 600 gmin znajduje się w zasięgu powierzchni ograniczających zabudowę w pobliżu lotniczych urządzeń naziemnych.</p>	liczba uśredniona)	<p>małą liczbę opracowanych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla terenów lotnisk i ich otoczenia oraz przewidywanej niewielkiej liczby (średnio w roku ok. 3–5) wniosków zarządzających o zmianę powierzchni ograniczających ponoszone koszty nie będą znaczne.</p> <p>Konieczność uwzględniania stref ograniczonej zabudowy w pobliżu lotniczych urządzeń naziemnych w kształtowaniu ładu przestrzennego.</p> <p>Wprowadzane powierzchnie ograniczające zabudowę nie będą miały wpływu na rozpoczęte inwestycje.</p>
Polska Agencja Żeglugi Powietrznej			<p>Konieczność wypłaty ewentualnych odszkodowań lub wykupu nieruchomości, jeżeli, w związku z uchwaleniem planu miejscowego albo jego zmianą, w którym uwzględniono powierzchnie ograniczające zabudowę, dla terenu na którym znajduje się lotnicze urządzenie naziemne, korzystanie z nieruchomości lub jej części w dotychczasowy sposób lub zgodny z dotychczasowym przeznaczeniem stało się niemożliwe bądź istotnie ograniczone.</p>
Zarejestrowani agenci	52	Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego	<p>Ułatwienie w postaci likwidacji wymogu, aby zarejestrowany agent realizował kontrole bezpieczeństwa za pomocą specjalistycznej uzbrojonej formacji ochronnej. Dzięki temu zarejestrowani agenci będą mieli możliwość realizacji kontroli bezpieczeństwa własnymi pracownikami.</p>

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Zasadnicze konsultacje zostały przeprowadzone zgodnie z trybem przewidzianym w Regulaminie pracy Rady Ministrów i objęły one podmioty działające w segmencie lotniczym. Uwagi zgłoszone do projektu w ramach konsultacji wraz ze stanowiskiem projektodawcy do tych uwag zostały ujęte w załączonej tabeli.

Niezależnie od tego:

w zakresie praw pasażerów – prowadzono pre-konsultacje z: PLL „LOT” S.A., Enter Air sp. z o.o., Small Planet Poland

sp. z o.o., Kancelaria Prawna GOLDMAN sp. z o.o. – proponowane zmiany spotkały się zasadniczo z pozytywnym przyjęciem, z wyłączeniem stanowiska Enter Air;

w zakresie personelu lotniczego – organizowane były spotkania informacyjne i seminaria dla środowiska lotniczego w sprawie zmian w przepisach UE dotyczących personelu lotniczego. W ich wyniku na powstałe wątpliwości (zgłaszane telefonicznie lub pisemnie) ULC publikował komunikaty i wytyczne Prezesa ULC – pozwoliło to rozpoznać obszar, w którym przepisy ustawy – Prawo lotnicze wymagają zmiany w celu ich dostosowania do prawa UE.

w zakresie operacji lotniczych:

Prezes ULC przeprowadził 4 seminaria w tym przedmiocie z posiadaczami certyfikatów AOC i AWC, na których zapoznał się z opiniami branży, które stanowiły pomoc przy wypracowywaniu własnego stanowiska.

Z uwagi na nałożenie nowych obowiązków na organy samorządu terytorialnego (starostów) projekt został skonsultowany z Komisją Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2014 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
Dochody ogółem	2,34	2,34	2,24	2,24	2,19	2,19	2,11	2,09	2,09	2,09	2,09	24,01
budżet państwa	2,34	2,34	2,24	2,24	2,19	2,19	2,11	2,09	2,09	2,09	2,09	24,01
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem	2,34	2,34	2,24	2,24	2,19	2,19	2,11	2,09	2,09	2,09	2,09	24,01
budżet państwa	2,34	2,34	2,24	2,24	2,19	2,19	2,11	2,09	2,09	2,09	2,09	24,01
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												

Źródła finansowania	<p>Wejście w życie projektowanej regulacji nie spowoduje zwiększenia wydatków lub zmniejszenia dochodów jednostek sektora finansów publicznych.</p> <p>W zakresie regulacji dotyczącej rozszerzenia katalogu lotów zwolnionych z opłat nawigacyjnych określonych w art. 130 ust. 6 ustawy – Prawo lotnicze należy zauważyć, że ma ona na celu jedynie wyeliminowanie możliwości utraty statusu lotów zwolnionych w odniesieniu do lotów wojskowych statków powietrznych, które podlegają zwolnieniu na podstawie obowiązujących przepisów.</p> <p>Na dzień dzisiejszy problem ten dotyczy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) statków powietrznych E-3A Sił NAEW&C stacjonujących w bazie lotniczej Geilenkirchen (RFN), które są zarejestrowane w rejestrze wojskowych statków powietrznych Luksemburga; w związku z powyższym statki te są zwolnione z opłat nawigacyjnych w oparciu o przepis art. 130 ust. 6 pkt 6 ustawy – Prawo lotnicze w wyniku zastosowania mechanizmu wzajemności; 2) statków powietrznych C-17 stacjonujących w bazie lotniczej Papa (Węgry), które zarejestrowane są w rejestrze wojskowych statków powietrznych Węgier; na dzień dzisiejszy statki te nie są przez Polskę zwolnione z opłat nawigacyjnych, ale istnieje taka możliwość w oparciu o przepis art. 130 ust. 6 pkt 6 ustawy – Prawo lotnicze, w wyniku zastosowania mechanizmu wzajemności. <p>Mając na uwadze, że loty ww. wojskowych statków powietrznych na chwilę obecną mogą podlegać zwolnieniu z opłat nawigacyjnych na podstawie art. 130 ust. 6 pkt 6, rozszerzenie katalogów lotów zwolnionych o <i>loty wojskowe wykonywane przez wojskowe statki powietrzne w ramach programów wielonarodowych Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego (NATO), w których Rzeczpospolita Polska jest stroną</i>, do których mogłyby zostać zaliczone jedynie loty</p>
---------------------	---

	<p>ww. wojskowych statków powietrznych, de facto nie spowoduje zwiększenia liczby lotów kwalifikujących się do zwolnienia z opłat nawigacyjnych. Umożliwi natomiast utrzymanie zwolnienia ww. wojskowych statków powietrznych z opłat nawigacyjnych w sytuacji, gdyby loty tych statków powietrznych utraciły możliwość podlegania zwolnieniu na podstawie mechanizmu wzajemności.</p>
<p>Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń</p>	<p>Wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń:</p> <p>Dochody ogółem</p> <p>Dochody budżetu państwa</p> <p>Szacowanie wpływów z nowych opłat lotniczych.</p> <p>W zakresie techniki lotniczej wyliczenia oparto na podstawie danych historycznych czynności wykonywanych w roku 2014. Wprowadzenie opłaty za czynności urzędowe wpłynę natomiast na wzrost dochodów, tj. w zakresie czynności certyfikacji organizacji obsługowych i zarządzania ciągłą zdadnością do lotu o ok 30 000 zł rocznie, w zakresie wydawania zezwolenia na wykonanie lotu przez statek powietrzny niemający ważnego świadectwa zdadności do lotu oraz zatwierdzenie personelu wykonującego przeglądy zdadności do lotu o ok. 30 000 zł, co w sumie daje wzrost dochodu o ok 60 000 zł.</p> <p>W zakresie ochrony w lotnictwie cywilnym metodologia obliczeń wpływów z opłat opiera się na dotychczasowej praktyce. Opłata lotnicza za wyznaczenie unijnego podmiotu zatwierdzającego do spraw ochrony lotnictwa cywilnego wynosi 300 zł. Jak pokazuje dotychczasowa praktyka liczba wniosków o wyznaczenie jest stosunkowo niewielka (dotychczas z wnioskami wystąpiły 4 osoby). Z uwagi na wymagania stawiane osobom ubiegającym się o status UPZ (unijnego podmiotu zatwierdzającego) ULC nie spodziewa się, aby liczba wniosków o wyznaczenie uległa zwiększeniu. Prognozuje się, że dochody budżetu z tego tytułu nie powinny przekroczyć 900 złotych/rok (3 osoby, które wystąpią z wnioskiem o wyznaczenie). Przeprowadzenie przez Prezesa Urzędu wizji lokalnej w celu potwierdzenia wdrożenia w ramach zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa w odniesieniu do odpowiednich przewozów ładunków wykonywanych przez przewoźnika lotniczego przewożącego ładunki i pocztę z krajów trzecich oraz do zarejestrowanych agentów z krajów trzecich – 20 000 zł. Wizję tą może przeprowadzać podmiot wyznaczony jako unijny podmiot zatwierdzający lub władza lotnicza. Zdarza się, że władza lotnicza obcego państwa, w którym wizja lokalna ma zostać przeprowadzona nie wyraża zgody, aby wizję tą przeprowadził unijny podmiot zatwierdzający. W takich przypadkach wizję taką przeprowadza władza lotnicza. Dotychczas liczba wizji przeprowadzonych przez ULC była sporadyczna (2 wizje w ciągu 3 lat). Prognozuje się, że dochód budżetu z tego tytułu wyniesie 20 000 zł/rok. Wydanie certyfikatu audytora kontroli jakości pociąga za sobą uiszczenie opłaty lotniczej w wysokości 200 zł. ULC przewiduje, że wpływy w okresie 10 letnim z tytułu tej opłaty lotniczej wyniosą około 20 000 zł, przyjmując, że w ciągu roku około 10 osób uzyska ten certyfikat.</p> <p>Prognoza wysokości dochodów z nowych opłat nakładanych w zakresie operacji lotniczych, obliczona została przy uwzględnieniu liczby podmiotów pomnożonej przez stawki opłat w projekcie w oparciu o dotychczasowe dane korzystania przez podmioty z danej instytucji. Co do zasady zmiany w noweli w zakresie opłaty lotniczej nie wpływają na powstanie nowej opłaty od strony podmiotowej lub przedmiotowej. Proponowane zmiany dostosowują podstawy pobierania opłat do nowych aktów prawnych (np. rozporządzenia 965/2012) wraz z niezbędną korektą wysokości tych opłat.</p> <p>Nowe opłaty przewidziano tylko w kilku przypadkach, jak niżej:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zatwierdzenie indywidualnego programu określającego czas lotu – 10 000 zł x 8; 2) zatwierdzenie w zakresie bezpieczeństwa umowy w sprawie dzielenia oznaczeń linii z przewoźnikiem z państwa trzeciego – 1 000 zł x 3; 3) przeprowadzenie procesu związanego z wydaniem zatwierdzenia szczególnego dla organizacji: <ol style="list-style-type: none"> a) na upoważnienie do prowadzenia szkoleń personelu pokładowego (zgodnie z Part-CC) – 2 000 zł x 2, b) na upoważnienie do wydawania świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego (zgodnie z Part-CC) – 2 000 zł x 6. <p>Ogólna metodyka stosowana w przypadku wszystkich prognozowanych opłat z zakresu personelu lotniczego to ich szacunkowa liczba na 2019 r. (w oparciu o całkowitą liczbę</p>

złożonych wniosków w 2017 i 2018 r.) pomnożona przez stawki podane w projekcie.

- 1) LAPL wydanie licencji: $20 \times 64 = \underline{1280 \text{ zł}}$ (z czego 20 to prognozowana liczba nowych licencji LAPL na 2019 r., 64 zł to opłata za pierwsze wydanie);
- 2) LAPL certyfikacja: $10 \times (440 + 148) + 10 \times 750 \text{ zł} = \underline{13380 \text{ zł}}$ (z czego 10 to nowe ośrodki ATO LAPL, 440 zł to pierwsza certyfikacja, 148 zł to specjalność LAPL, 750 zł to roczna opłata za nadzór bieżący);
- 3) egzaminy państwowe LAPL: egz. teoretyczne – $20 \times 315 = \underline{6\,300 \text{ zł}}$ (z czego 20 to liczba egzaminów, 315 zł – opłata za egzamin), egz. praktyczne LAPL – $20 \times 838 = \underline{16\,760 \text{ zł}}$ (838 zł – opłata za egzamin praktyczny);
- 4) egzaminy z jęz. angielskiego: $1000 \times 600 = \underline{600\,000 \text{ zł}}$ (z czego 1000 to prognozowana liczba egzaminów, 600 zł – opłata za egzamin);
- 5) egzaminy z jęz. polskiego: $20 \times 600 = \underline{12\,000 \text{ zł}}$ (z czego 20 to prognozowana liczba egzaminów, 600 zł j.w.);
- 6) wznowienie uprawnień wpisywanych do licencji: $900 \times 315 = \underline{283\,500 \text{ zł}}$ (z czego 900 to liczba egzaminów, 315 zł opłata za egzamin);
- 7) przedłużenie uprawnień wpisywanych do licencji: $7000 \times 105 = \underline{735\,000 \text{ zł}}$ (7000 – liczba egzaminów, 105 zł – opłata za egzamin);
- 8) nadzór bieżący nad działalnością lekarza orzecznika: $41 \times 210 = \underline{9\,450 \text{ zł}}$, (z czego 41 to liczba lekarzy orzeczników, 210 zł to roczna opłata za sprawowanie nadzoru nad działalnością lekarza); z dniem 28/06/2018 r. wszyscy lekarze (a ich liczba póki co nie wzrośnie) posiadają certyfikaty, stąd nie przewiduje się opłat za wydanie certyfikatu.

W pozostałych przypadkach zmiany dotyczące opłat nie przewiduje się aby wpływały w zauważalnym zakresie na zmianę poziomu dochodów budżetu państwa. Zmiany bowiem nie polegają na zmianie stawek tych opłat, a co za tym idzie nie jest prognozowane ani zwiększenie ani zmniejszenie wysokości dochodów z tego tytułu. Zmiany mają charakter wynikowy służący ujednoczeniu brzmienia czynności urzędowej za jaką opłata jest pobierana z brzmieniem przepisu merytorycznego przesadzającego o tej czynności np. przepis art. 87 ust. 3 projektu stanowi o możliwości wydania przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego zgody na odstępstwo od wymogów dotyczących powierzchni ograniczających przeszkody, tym samym konieczna była zmiana w tabeli nr 1 część III podczęść 3.8 ust. 17, który dotychczas posługiwał się pojęciem „powierzchni ograniczających”, a nie pojęciem „powierzchni ograniczających przeszkody”. W przypadku np. zmiany zaproponowanej w tabeli nr 1, w części I podczęść 1.2 ust. 5 należy wskazać, że nie generuje ona nowej opłaty lotniczej w stosunku do podmiotów z Konfederacji Szwajcarskiej i państw EFTA. Jest to zmiana wynikowa związana ze zmianą systematyki wydawania upoważnień i zezwoleń (art. 191–195 projektu) i uchyleniem ust. 6 w tej części tabeli. Zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami przewoźnicy z UE, Konfederacji Szwajcarskiej oraz krajów EFTY uzyskują zezwolenia na wykonywanie przewozów lotniczych natomiast po wejściu w życie noweli będą uzyskiwać upoważnienia. Projektodawca przewiduje, że liczba wydawanych upoważnień podlegających opłacie nie zmieni się zasadniczo.

Szacowania wpływów z kar finansowych po zmianach przepisów

Szacowanie wpływów z kar administracyjnych w obszarze ochrony w lotnictwie cywilnym oparto na podstawie danych historycznych z roku 2015. W roku 2015 r. Departament Ochrony w Lotnictwie Cywilnym nałożył 6 kar na łączną kwotę 41 000 złotych. Najczęściej nakładane były kary za naruszenia pkt. 1.2, 1.3 i 4.1 załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) Nr 185/2010 – od 1 lutego br. rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998. Do prognozy wpływów przyjęto wysokość kar określoną w przedmiotowym projekcie za naruszenia stanowiące podstawę nałożonych kar w 2015 r. Na tej podstawie można stwierdzić, że średnia wysokość kary wzrośnie ok. 6 krotnie z ok. 6 800 zł do 43 000 zł. Zakładając zaś, że liczba kar zwiększy się do ok. 8 kar rocznie, wpływy do budżetu wzrosną proporcjonalnie i wyniosą łącznie ok. 344 000 zł rocznie. Jednocześnie przyjęto także w tym zakresie założenie, iż podmioty, mając świadomość wysokości kar oraz skuteczności ich egzekwowania, w późniejszych latach będą powodowały mniejszą liczbę naruszeń, co zmniejszy wynik finansowy po stronie ich kosztów oraz przychodów budżetu państwa. W tym zakresie prognozowane dochody budżetu państwa uwzględniają ten trend.

W zakresie operacyjno-lotniczym w nowelizowanej ustawie zaproponowano 4 nowe kary z art. 209p, art. 209ug, art. 209uh, art. 209uj. Wpływy z nich oszacowano, uwzględniając

dotychczasowe doświadczenia w zakresie naruszeń, które miały miejsce, a nie były dotychczas zagrożone sankcją kary pieniężnej – w tym zakresie dochody planuje się, że wyniosą około 185 000 zł rocznie. Jednocześnie przyjmując dotychczasowe doświadczenia w nakładaniu kar pieniężnych w tym obszarze, gdzie rocznie dochód wyniósł ok. 20 000 zł, ogólny dochód w tym obszarze wyniesie rocznie ok. 210 000 zł.

Szacowania wpływów z kar finansowych w obszarze techniki lotniczej oparto na podstawie danych historycznych z lat 2015 i 2014. W 2014 r. z kar administracyjnych w tym zakresie techniki lotniczej wpłynęło 30 000 zł, natomiast w 2015 r. – 35 000 zł. Przy kalkulacji tendencji wzrostowej uwzględniono stosowanie widełek co warunkuje możliwością dostosowania kary do wielkości podmiotu i naruszenia, co może zmniejszyć wpływy, jednakże wprowadzone kary za naruszenia w pkt. M.A.302, 303 i 306, oraz zmiany stawek przy naruszeniach z pkt.21.A.xxx skłaniają do stwierdzenia, iż przewidywane wpływy z proponowanych zmian w zakresie techniki lotniczej powinny utrzymać się na tym samym poziomie tj. ok 30 000 zł.

W odniesieniu do dodatkowych kar pieniężnych w innych obszarach należy wskazać, że są to kary nowe, a tym samym brak danych historycznych co do zachowań podmiotów w tym obszarze.

Należy mieć na uwadze, że zastosowanie kary będzie uzależnione od naruszenia przez dany podmiot obowiązujących przepisów oraz poprzedzone będzie wezwaniem do usunięcia takiego naruszenia. Tym samym to od decyzji i postępowania danego podmiotu będzie zależało, czy zostanie na niego nałożona kara czy nie. Z dotychczasowych doświadczeń ULC wynika, że np. przewoźnicy co do zasady stosują się do obowiązujących przepisów dotyczących podawania cen przewozu, a tym samym stosowanie kar będzie miało prawdopodobnie sporadyczny charakter. Analogiczna sytuacja ma miejsce w odniesieniu do wprowadzanych kar za naruszenia dotyczące wykorzystania przyznanego czasu na start/ładowanie. Kary określone w projekcie ustawy mają przede wszystkim cel prewencyjny, są także wymogiem przepisów UE, które zobowiązują Państwa Członkowskie do ustalenia odstraszcających, skutecznych i proporcjonalnych sankcji za naruszenie przepisów UE.

W odniesieniu do kar pieniężnych w obszarze lotnisk przewidywać można jedynie iż średnio w ciągu roku dwukrotnie może pojawić się konieczność nałożenia kary z pozycji nr 1 i 3 – w sumie 40 000 zł.

Kary określone w projekcie ustawy mają przede wszystkim cel prewencyjny, są także wymogiem przepisów UE, które zobowiązują Państwa Członkowskie do ustalenia odstraszcających, skutecznych i proporcjonalnych sankcji za naruszenie przepisów UE.

Wydatki ogółem

Wydatki budżetu państwa

Pomimo wprowadzenia nowej kategorii zadań w postaci zadań nadzorczych Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w zakresie przestrzegania rozporządzeń unijnych nr 261/2004/WE, nr 2111/2005/WE i nr 1107/2006/WE oraz wprowadzenia instytucji Rzecznika Praw Pasażera w ocenie projektodawcy nie dojdzie do wzrostu kosztów pozwalających na ich realizację bowiem zadania te zastąpią dotychczas wykonywane przez Prezesa Urzędu zadania w zakresie ochrony praw pasażerów. Zmiana modelu doprowadzi do tego, że w sprawie tego samego stanu faktycznego i prawnego będzie prowadzone tylko jedno postępowanie, a nie jak obecnie wiele. Zmiana modelu będzie wymagała dokonania w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego zmian organizacyjnych, związanych z podziałem dotychczasowych obowiązków Komisji Ochrony Praw Pasażera, na obowiązki Prezesa ULC – w ramach postępowania nadzorczego oraz obowiązki Rzecznika Praw Pasażera – w ramach postępowania mediacyjnego, jednak również te skutki nie wpłyną na wzrost kosztów służących wykonywaniu zadań wskazanych w projektowanym rozdziale Xa ustawy – Prawo lotnicze.

Wejście w życie projektowanej regulacji nie spowoduje dodatkowych wydatków dla budżetu państwa związanych z funkcjonowaniem Ministerstwa Obrony Narodowej, Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, jednostek organizacyjnych zarządzających lotniskiem wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych albo wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej oraz Samodzielnego Publicznego Zakładu Opieki Zdrowotnej Lotnicze Pogotowie Ratunkowe w Warszawie.

JST

W kontekście dodania art. 37¹ w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym

nowego zadania PAŻP, wyjaśnić należy, że jest to nowe rozwiązanie prawne wobec czego nie ma danych historycznych mogących stanowić punkt wyjścia do oszacowania skutków. Wprowadzenie powierzchni ograniczających zabudowę wokół lotniczych urządzeń naziemnych ma unormować proces uzgadniania lokalizacji i zmniejszyć do minimum możliwość wystąpienia roszczeń odszkodowawczych. Koszty związane z wypłatą ewentualnych odszkodowań lub wykupem nieruchomości mogą zaistnieć w początkowym okresie, ale dzięki wprowadzeniu powierzchni ograniczających zabudowę instytucja zapewniająca żeglugę powietrzną uzyska korzyść w postaci zabezpieczenia funkcjonowania urządzeń oraz łatwego dostępu do nich. Warto podkreślić, że w zakresie podobnej instytucji funkcjonującej w odniesieniu do lotnisk do tej pory nie odnotowano, aby były zgłaszane tego rodzaju roszczenia. Zauważyć jednocześnie trzeba, że ponieważ ewentualne koszty wypłaty odszkodowań albo wykupu nieruchomości, jako że będą związane z nieruchomościami wykorzystywanymi do działalności w zakresie zapewniania służb żeglugi powietrznej stanowić mogą koszty prowadzenia tej działalności, a zatem istnieje możliwość uwzględnienia ich w podstawach kosztowych opłat nawigacyjnych. Nie przewiduje się tym samym konieczności ponoszenia wydatków z budżetu państwa w tym zakresie. Jeżeli natomiast związane byłyby z nieruchomościami wykorzystywanymi w innych celach niż prowadzenie działalności w zakresie zapewniania służb żeglugi powietrznej, co w przypadku PAŻP możliwe jest po uzyskaniu zgody ministra właściwego ds. transportu, wówczas powinny być finansowane z przychodów z innych źródeł niż opłaty nawigacyjne. W każdym jednak przypadku, nie ma podstaw do występowania o sfinansowanie tego zadania ze środków budżetu państwa.

W zakresie przekazania starostom kompetencji do wydawania decyzji w zakresie usuwania drzew i krzewów stanowiących przeszkody lotnicze projektodawca nie przewiduje konieczności zwiększenia wydatków na zatrudnienie, które obciążą jednostki samorządu terytorialnego – przewiduje się że uśredniona liczba wniosków w sprawie wynosić będzie średnio 2 na rok. Obowiązki nakładane na starostę w przedstawionym projekcie są wzorowane na przepisach zawartych w ustawie z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2018 r. poz. 121, z późn. zm.) zgodnie z którą starosta wykonujący zadania z zakresu administracji rządowej, może ograniczyć sposób korzystania z nieruchomości przez udzielenie zezwolenia na zakładanie i przeprowadzanie na nieruchomości ciągów drenażowych, przewodów i urządzeń przesyłowych, w przypadku nagłej potrzeby zapobieżenia powstania znacznej szkody może udzielić zezwolenia na czasowe zajęcie nieruchomości. Dodatkowo trzeba zwrócić uwagę iż zgodnie z ustawą z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2017 r. poz. 788, z późn. zm.) nadzór nad gospodarką leśną w lasach nie stanowiących własności Skarbu Państwa sprawuje również starosta.

Należy także zauważyć, że działania starosty związane z postępowaniami dotyczącymi wycinki drzew i krzewów nie będą także działaniami corocznymi, ponieważ raz wydane decyzje o wycince spowodują, że dopiero za następnych kilka lat może być wszczęte ponowne postępowanie w tej sprawie, do momentu, aż drzewa ponownie nie urosną.

Dodatkowo, aby osiągnąć skuteczność realizacji działań wobec przeszkód lotniczych, celowym wydaje się przeniesienie obowiązku z urzędu centralnego na jednostki samorządu terytorialnego. Analogiczne rozwiązanie funkcjonuje już w transporcie kolejowym.

Przyjęta średnia spraw związanych z wycinką drzew lub krzewów stanowiących przeszkody lotnicze (2 na rok) wynika z dotychczasowych statystyk spraw prowadzonych przez Prezesa ULC. W roku 2016 w sprawie wycinki drzew wnioskowało 3 zarządzających lotniskami, w roku 2017 liczba ta wynosiła 4, natomiast w roku 2018 (do dnia 25 czerwca 2018 r.) liczba ta wyniosła 2. Można spodziewać się iż liczba ta będzie maleć, mając na uwadze już procedowane wnioski oraz fakt iż poprzez zmianę regulacji skuteczność procedury będzie większa. Można więc założyć, że przy sprawnie działającym systemie (bez zaszłości) będą to pojedyncze sprawy.

Jednocześnie liczba wniosków zależy od otoczenia lotniska, więc niektóre jednostki samorządu terytorialnego nie będą wcale miały wniosków o usunięcie drzew, a inne jedynie kilka rocznie.

Przepis ten dotyczy wyłącznie powiatów, na których znajdują się lotniska wraz z powierzchniami ograniczającymi przeszkody, tj. 62 lotniska wpisane do rejestru lotnisk cywilnych prowadzonego przez Prezesa ULC, w tym 14 lotnisk użytku publicznego certyfikowanych zgodnie z wymaganiami UE, oraz 15 lotnisk wojskowych wpisanych wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych prowadzonego przez Ministra Obrony Narodowej – Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Skutki								
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2014 r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	<p><u>Operacje lotnicze:</u> Podwyższenie poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym oraz zwiększenie skuteczności systemu koordynacji rozkładów lotów.</p> <p><u>Lotniska:</u> Usprawnienie postępowań dotyczących usuwania drzew i krzewów będących przeszkodami lotniczymi wpłynie na zwiększenie bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych z polskich lotnisk.</p> <p>Jednocześnie należy wskazać, że projektowane zmiany do ustawy nie określają wymagań do certyfikacji lotniska, gdyż wymagania w całości znajdują się w rozporządzeniu 139/2014, dlatego – mając na uwadze fakt, iż nowelizacja ustawy sama z siebie nie generuje wynikającej z prawa UE zasady certyfikacji wg przepisów unijnych – nie ma potrzeby dokonywania takich analiz i zamieszczania ich w OSR.</p> <p><u>Żegluga powietrzna:</u> Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej jako właściciele lotniczych urzędów naziemnych uzyskają możliwość skutecznej ich ochrony co zapewni bezpieczne zapewnianie służb żeglugi powietrznej.</p>						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	<p><u>Operacje lotnicze:</u> Podwyższenie poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym oraz zwiększenie skuteczności systemu koordynacji rozkładów lotów.</p>						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	<p><u>Operacje lotnicze:</u> Podniesienie poziomu bezpieczeństwa pasażerów w transporcie lotniczym wpływające na ich większy komfort i zadowolenie. Przyczyni się do rozwoju transportu lotniczego w RP, gdyż będzie on częściej wybierany przez pasażerów jako spełniający wysokie standardy bezpieczeństwa, co gwarantuje Prezes ULC jako kompetentny organ nadzorujący lotnictwo cywilne.</p> <p><u>Lotniska:</u> Zastosowanie rozwiązań przewidzianych przez przepisy UE w odniesieniu do lotnisk może zwiększyć atrakcyjność portów regionalnych co może przyczynić się do zwiększenia mobilności obywateli RP.</p> <p><u>Prawa pasażerów:</u> Zapewnienie powszechnego i należytego wykonywania przez przewoźników lotniczych obowiązków wspólnotowych w zakresie przewozu lotniczego poprzez wszczynanie z urzędu procedury nadzorczej mającej na celu wyjaśnienie, czy w trakcie danego lotu, co do którego istnieje podejrzenie niewykonania przez danego przewoźnika obowiązków wspólnotowych dotyczących przewozu lotniczego, doszło do naruszenia tych obowiązków czy też nie. Zapewnienie w sposób bardziej skuteczny przestrzegania praw pasażerów poprzez upowszechnienie odpowiedzialnego i bardziej opiekuńczego stosunku przewoźników do pasażerów będących w trakcie podróży, przy jednoczesnym zachowaniu prawa pasażerów do dochodzenia</p>						

		indywidualnych roszczeń w postępowaniu prowadzonym przed Rzecznikiem Praw Pasażera.
Niemierzalne	Przewoźnicy lotniczy	Możliwość nałożenia kar finansowych w przypadku naruszania przez przewoźnika przepisów dot. taryf przewozu lotniczego lub slotów. Usunięcie obowiązku ustanowienia przewoźnika lotniczego z UE na terytorium RP spowoduje zniesienie obowiązku otwierania oddziału spółki zagranicznego przewoźnika lotniczego na terytorium RP.
	Zarządzający lotniskami	Uczestnictwo w procesie dotyczącym powstawania obiektów stałych o charakterze czasowym lub ruchomych może generować nieznaczne koszty po stronie zarządzającego, jednakże już obecnie zarządzający lotniskiem uczestniczy w procesie podejmowania decyzji dotyczącej ew. powstania przeszkód lotniczych, tym samym dodatkowy ewentualny nakład pracy w tym zakresie będzie niewielki. Kwestie związane z wysokością odszkodowań za wycinanie drzew lub krzewów stanowiących przeszkody lotnicze będą zależne od zawartych umów między podmiotem władającym nieruchomością, na której znajduje się przeszkoda, a zarządzającym oraz od wielkości zadrzewienia.
	Administracja publiczna	Nowe rozwiązania ze względu na ich transparentność spowodują polepszenie wizerunku administracji publicznej i prawodawstwa.
	Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej	Umożliwienie instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej osiągnięcia przychodów z działalności w zakresie zapewniania terminalowych służb żeglugi powietrznej oraz ponoszenie kosztów z tym związanych adekwatnych do wielkości lotniska.
	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Konieczność wypłaty ewentualnych odszkodowań lub wykupu nieruchomości, jeżeli, w związku z uchwaleniem planu miejscowego albo jego zmianą, w którym uwzględniono powierzchnie ograniczające zabudowę, dla terenu na którym znajduje się lotnicze urządzenie naziemne, korzystanie z nieruchomości lub jej części w dotychczasowy sposób lub zgodny z dotychczasowym przeznaczeniem stało się niemożliwe bądź istotnie ograniczone.

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwroconej tabeli zgodności).

tak
 nie
 nie dotyczy

zmniejszenie liczby dokumentów
 zmniejszenie liczby procedur
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

zwiększenie liczby dokumentów
 zwiększenie liczby procedur
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.

tak
 nie
 nie dotyczy

Komentarz:

Prawa pasażerów – w sprawie tego samego stanu faktycznego i prawnego będzie prowadzone tylko jedno postępowanie, a nie tak jak jest obecnie wiele.

Żegluga powietrzna

Opracowanie ram prawnych dla systemu zachęt finansowych w ustawie – Prawo lotnicze może skutkować zwiększeniem liczby procedur (a także dokumentów i potrzebą dodatkowego czasu na załatwienie tych spraw). Konieczne będzie wykonanie procedury mającej na celu zastosowanie systemu zachęt (nałożenie kary lub przyznanie premii).

Uchylenie przepisu stanowiącego przepis upoważniający do wydania rozporządzenia w zakresie określenia warunków i sposobu tworzenia lotniskowych cywilnych organów służb ruchu lotniczego na lotniskach kontrolowanych i niekontrolowanych nie wpłynie na liczbę procedur, ani dokumentów, przepisy te są zbędne, gdyż sprawy te będą załatwiane w oparciu o inne już obowiązujące przepisy UE i krajowe.

Wprowadzone uregulowania prawne pozwolą na sformalizowanie procesu uzgadniania lokalizacji inwestycji w otoczeniu lotniczych urządzeń naziemnych.

Personel lotniczy – poszerzenie liczby podmiotów kontrolowanych oraz zaostrzenie niektórych z obecnie obowiązujących procedur spowoduje zwiększenie ich liczby.

Transport lotniczy – spodziewane zmniejszenie liczby dokumentów dotyczy kwestii związanych z ustanowieniem przewoźnika unijnego, zezwoleniami na przewóz lotniczy oraz w części taryfami przewozu lotniczego. Zwiększenie liczby procedur związane jest z wdrożeniem sankcji. Zwiększenie liczby dokumentów dotyczy unijnego obowiązku posiadania TCO, tj. autoryzacji wydawanej przez EASA przewoźnikowi z kraju trzeciego, który zamierza wykonywać zarobkowy transport lotniczy do UE.

Ochrona lotnictwa cywilnego:

- 1) poszerzenie katalogu kar spowoduje zwiększenie liczby procedur, gdyż większy katalog naruszeń będzie objęty wymogami proceduralnymi;
- 2) wprowadzenie nowego obowiązku w postaci przeprowadzania procesu sprawdzenia przeszłości będzie powodowało zwiększenie liczby dokumentów, zarówno po stronie Prezesa Urzędu, jak i Komendanta Głównego SG, a także opracowania nowej procedury do jego przeprowadzania. Realizacja sprawdzenia przeszłości wydłuży również czas na załatwienie sprawy, z uwagi na zakres sprawdzenia przeszłości i konieczność sięgania przez Komendanta Głównego SG do zewnętrznych zbiorów urzędowych oraz baz danych.

Operacje lotnicze – poszerzenie grupy podmiotów podlegających nadzorowi Prezesa ULC, nałożenie w tym zakresie nowych obowiązków na Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Technika lotnicza – zmniejszenie obciążeń administracyjnych poprzez rezygnację z wymogu przedkładania dokumentu zdatności do lotu przy wpisie statku powietrznego do rejestru cywilnych statków powietrznych.

Lotniska – proponowane rozwiązania służą realizacji przepisów, które już funkcjonują na podstawie przepisów UE, a teraz zostaną bezpośrednio umocowane w prawie krajowym oraz zostaną wprowadzone mechanizmy służące ułatwieniu ich egzekwowania i realizacji. Mając na uwadze wymagania UE, praktykę stosowaną w innych krajach przepisy zawarte w art. 87–87⁸ częściowo przekazują zadania dotyczące ochrony powierzchni ograniczających przeszkody, wycinki drzew, zarządzającym lotniskami i właściwym organom administracji lokalnej.

9. Wpływ na rynek pracy

Szkolenie lotnicze

Pojawienie się nowych rodzajów licencji pilota rekreacyjnego LAPL, może w dalszej perspektywie czasowej (ale nie musi) przelożyć się na powstawanie nowych organizacji szkolenia lotniczego ATO (Approved Training Organisation – Zatwierdzone Organizacje Szkoleniowe), a co za tym idzie na powstanie nowych miejsc pracy dla wykwalifikowanej kadry lotniczej (instruktorów). Powyższe może zatem mieć również pozytywny wpływ na rozwój regionalny (regionalne lotniska/aerokluby – większa konkurencyjność).

Transport lotniczy

Wpływ neutralny

Ochrona lotnictwa cywilnego

Brak wpływu

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne

sytuacja i rozwój regionalny

inne:

demografia

mienie państwowe

informatyzacja

zdrowie

Omówienie wpływu

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

W podstawowym zakresie wykonanie przepisów projektowanego aktu prawnego nastąpi w momencie wejścia w życie zmiany ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

Dodatkowo, w zakresie:

Transport lotniczy:

Planowana zmiana w zakresie opłat terminalowych powinna zostać wdrożona do końca trzeciego kwartału 2019 r., tak aby możliwe było określenie opłat na lotniskach wyłączonych ze stosowania przepisów unijnych począwszy od roku 2020. W takiej sytuacji wykonanie aktu prawnego nastąpi już od pierwszego roku zastosowanego ewentualnie wyłączenia, tj. w 2020 r.

Operacje lotnicze:

Stosowanie zmienianych przepisów zostanie zweryfikowane podczas najbliższego, cyklicznego audytu standaryzacyjnego EASA, który zbada m.in. implementację przepisów UE (rozporządzenia 965/2012), uprawnienia nadzoru lotniczego (art. 3 rozporządzenia nr 965/2012) oraz wdrożenie i skuteczność kar (art. 68 rozporządzenia nr 216/2008).

Lotniska:

Od dnia 31 grudnia 2017 r. wszystkie lotniska certyfikowane zgodnie z wymaganiami UE posiadają już odpowiedni certyfikat. Zmiana ustawy wprowadza narzędzia niezbędne do skutecznego stosowania i egzekwowania przepisów UE.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Ochrona lotnictwa cywilnego:

Ewaluacja wyżej wymienionych zmian w przepisach nastąpi po 3 latach od ich wprowadzenia. Zostanie ona dokonana poprzez porównanie skali naruszeń przepisów oraz wpływów pieniężnych z tytułu nałożonych kar. Pod uwagę wzięte zostaną: stan z roku poprzedzającego wprowadzenie zmian oraz stan z każdego roku kalendarzowego od momentu nowelizacji do dnia ewaluacji (katalog kar).

Ewaluacja wyżej wymienionych zmian w przepisach nastąpi po 3 latach od ich wprowadzenia. Zostanie ona dokonana poprzez sprawdzenie czasu realizacji sprawy, liczby wyznaczonych UPZ. Pod uwagę wzięte zostaną: stan z każdego roku kalendarzowego od momentu nowelizacji do dnia ewaluacji (wyznaczenie UPZ).

Ewaluacja wyżej wymienionych zmian w przepisach nastąpi po 5 latach od ich wprowadzenia. Zostanie ona dokonana poprzez sprawdzenie liczby wyznaczeń dla UPZ oraz liczbie dokonanych wizji lokalnych w procesie walidacji ACC3 oraz RA3. Ponadto ocenie poddana zostanie wysokość rzeczywistych kosztów, przede wszystkim związanych z wyjazdami służbowymi w celach przeprowadzenia ww. wizji lokalnej.

Transport lotniczy:

W okresie roku po wejściu w życie zmiany ustawy – brak toczących się postępowań w Komisji Europejskiej w zakresie niezgodności prawa polskiego z prawem UE (w tym umorzenie postępowań wszczętych przed wejściem w życie nowelizacji ustawy). W zakresie poprawy punktualności przewoźników lotniczych, ewaluacja nastąpi po wejściu w życie nowelizacji i upowszechnieniu na rynku przewoźników lotniczych wiedzy w zakresie nowych narzędzi Prezesa ULC w postaci możliwości nakładania sankcji. Zmniejszenie liczby skarg, zapytań pasażerów w zakresie konstruowania przez przewoźników oferty taryfowej będzie miernikiem w zakresie osiągnięcia celu w postaci zmniejszenia prawdopodobieństwa wprowadzenia pasażera w błąd. Ocena w zakresie finansowania służb żegluga powietrznej na małych lotniskach nastąpi po podjęciu przez władze polskie decyzji w sprawie wyłączenia zastosowania przepisów rozporządzeń unijnych do niektórych lotnisk i ustanowieniu opłat dla takich lotnisk, ewentualnie po uruchomieniu nowych lotnisk z zastrzeżeniem, że będzie ona wykonana po upływie roku, dla którego po raz pierwszy skorzystano z odroczenia.

Ewaluacja efektów nastąpi po upływie dwóch pełnych sezonów operacyjnych od wejścia ustawy w życie. Planowane jest zastosowanie mierników jakościowych oraz przeprowadzenie wywiadów, w ramach których zostanie zbadane zadowolenie z wprowadzonych przepisów dla portów lotniczych, przewoźników lotniczych i koordynatora rozkładów lotów.

Żegluga powietrzna:

Ocena efektów wprowadzonej regulacji w zakresie ustanowienia stref ograniczonej zabudowy będzie weryfikowana w trakcie prowadzenia procesu uzgodnień lokalizacji inwestycji, zaś miernikiem będzie poprawność funkcjonowania lotniczych urządzeń naziemnych.

Operacje lotnicze:

Ocena efektów projektu w zakresie operacji lotniczych będzie następować w trakcie wykonywania bieżącego nadzoru nad podmiotami. Miernik stanowić będzie liczba stwierdzonych niezgodności u tych podmiotów w odniesieniu do wymogów przepisów prawa unijnego.

Technika lotnicza:

Ocena efektów projektu będzie następować w trakcie bieżącego prowadzenia rejestru cywilnych statków powietrznych, zaś miernikiem będzie liczba składanych wniosków o wpis do rejestru cywilnych statków powietrznych.

Lotniska:

Ocena efektów projektu możliwa po audycie standaryzacyjnym EASA, mającym na celu ocenę spełnienia wymagań przez władzę lotniczą, W zakresie zabezpieczenia otoczenia lotniska przed przeszkodami lotniczymi ewaluacja powinna nastąpić po 2 latach od wejścia w życie ustawy.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Transport lotniczy:

Overview of Terminal ANS Costs and Charges (2009–2014) for States participating in the SES Performance Scheme.

<http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/single-sky/pru/publications/other/TNC-Overview-Nov2013.pdf>



Warszawa, 28 października 2018 r.

Minister
Spraw Zagranicznych

DPU.E.920.269.2016/46/ASz

dot.: RM-10-119-18 z 25.10.2018 r.

Pan Jacek Sasin
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia

o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem

z up. Ministra Spraw Zagranicznych
Piotr Wawrzyk
Podsekretarz Stanu

Do wiadomości:

Pan Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury