



PREZES RADY MINISTRÓW

Warszawa, dnia 10 lipca 2015 r.

RM-10-66-15

Pani Małgorzata KIDAWA-BŁOŃSKA
Marszałek Sejmu

Szanowna Pani Marszałek

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi

projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

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

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

Z poważaniem

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy – Prawo lotnicze¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393 oraz z 2014 r. poz. 768) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 67d ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Koszty koordynacji w porcie lotniczym pokrywane są z opłat za koordynację wnoszonych do budżetu koordynatora. 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) po art. 67f dodaje się art. 67fa w brzmieniu:

„Art. 67fa. 1. Na wniosek koordynatora lub zarządzającego lotniskiem, w którym wprowadzono koordynację rozkładów lotów, podmiot zarządzający przepływem ruchu lotniczego, o którym mowa w art. 2 pkt 5 rozporządzenia Komisji (UE) nr 255/2010 z dnia 25 marca 2010 r. ustanawiającego wspólne zasady zarządzania przepływem ruchu lotniczego (Dz. Urz. UE L 80 z 26.03.2010, str. 10, z późn. zm.), przedstawia wnioskodawcy przyjęty plan lotu, który dotyczy tego lotniska, bez zbędnej zwłoki, jednak nie później niż zostanie wykonany lot.

2. Koordynator lub zarządzający lotniskiem, w którym wprowadzono koordynację rozkładów lotów, zapewnia dostęp do posiadanego planu lotu Prezesowi Urzędu, podmiotom, o których mowa w art. 77 ust. 1, właściwym organom kontroli ruchu lotniczego oraz użytkownikom statków powietrznych.”;

3) w art. 68 w ust. 3 po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) niezwłocznie zawiadamiać Prezesa Urzędu oraz instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego, zgodnie z wymaganiami określonymi w art. 8 rozporządzenia nr 255/2010/UE, o wszystkich zdarzeniach mogących mieć wpływ na pojemność kontroli ruchu lotniczego lub zapotrzebowanie ruchu lotniczego, ich przyczynach i przewidywanym okresie trwania.”;

¹⁾ Niniejsza ustawa zapewnia stosowanie rozporządzenia Komisji (UE) nr 255/2010 z dnia 25 marca 2010 r. ustanawiającego wspólne zasady zarządzania przepływem ruchu lotniczego (Dz. Urz. UE L 80 z 26.03.2010, str. 10, z późn. zm.).

- 4) w art. 75 dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

„6. W kosztach stanowiących podstawę ustalania przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego opłat lotniskowych nie mogą być uwzględniane kary pieniężne, o których mowa w ustawie.”;

- 5) w art. 130 dodaje się ust. 12 w brzmieniu:

„12. W kosztach związanych z zapewnieniem służb żeglugi powietrznej stanowiących podstawę ustalania opłat nawigacyjnych nie mogą być uwzględniane kary pieniężne, o których mowa w ustawie.”;

- 6) art. 209c otrzymuje brzmienie:

„Art. 209c. 1. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej działająca z naruszeniem obowiązków lub warunków wynikających z przepisów rozporządzenia nr 550/2004/WE lub rozporządzenia nr 552/2004/WE podlega karze pieniężnej w wysokości od 20 000 do 40 000 zł.

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 100 000 zł.

3. Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków, o których mowa w ust. 1 i 2, oraz wysokość kar pieniężnych za poszczególne naruszenia określa załącznik nr 3 do ustawy.

4. Uprawniony podmiot, o którym mowa w art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 550/2004/WE, sprawujący swoją funkcję bez ważnego upoważnienia, podlega karze pieniężnej w wysokości 40 000 zł.”;

- 7) po art. 209u dodaje się art. 209ua–209uc w brzmieniu:

„Art. 209ua. Podmiot zarządzający przepływem ruchu lotniczego, o którym mowa w art. 2 pkt 5 rozporządzenia nr 255/2010/UE, który narusza obowiązek określony w art. 67fa ust. 1, podlega karze pieniężnej w wysokości do 50 000 zł.

Art. 209ub. Koordynator, o którym mowa w art. 67b, lub zarządzający lotniskiem, który narusza obowiązek określony w art. 67fa ust. 2, podlega karze pieniężnej w wysokości do 50 000 zł.

Art. 209uc. Zarządzający lotniskiem, który narusza obowiązek określony w art. 68 ust. 3 pkt 1a, podlega karze pieniężnej w wysokości do 50 000 zł.”;

- 8) w art. 209w ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Kary pieniężne, o których mowa w art. 209a–209uc, nakłada Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej.

2. Nakładając kary pieniężne, o których mowa w 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. 209s, art. 209t lub art. 209ua–209uc, Prezes Urzędu bierze pod uwagę stopień naruszenia, okoliczności naruszenia oraz wielkość przedsiębiorstwa.”;

- 9) załącznik nr 3 do ustawy otrzymuje brzmienie określone w załączniku do niniejszej ustawy.

Art. 2. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 4 i 5, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2016 r.

Załącznik
do ustawy
z dnia ...
(poz. ...)

„Załącznik nr 3

Lp.	Wyszczególnienie naruszeń	Wysokość kary w zł
I	II	III
1	Naruszenia przepisów rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej	
1.1	Utrudnianie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej prac państwowej władzy nadzorującej polegających na weryfikowaniu spełniania przez tę instytucję wymogów rozporządzenia	20 000
1.2	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 12 ust. 1	40 000
1.3	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 12 ust. 2	40 000
1.4	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 12 ust. 3	20 000
1.5	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 13 ust. 1	20 000
1.6	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 13 ust. 2	20 000
2	Naruszenia przepisów rozporządzenia (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym	
2.1	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 6 ust. 2	20 000
3	Naruszenia przepisów rozporządzenia Komisji (UE) nr 255/2010 z dnia 25 marca 2010 r. ustanawiającego wspólne zasady zarządzania przepływem ruchu lotniczego	
3.1	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 6 ust. 3	20 000
3.2	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 6 ust. 4	od 5 000 do 10 000
3.3	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku przekazania którejkolwiek z informacji, o których mowa w art. 6 ust. 5	od 10 000 do 20 000

3.4	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej któregośkolwiek z obowiązków, o których mowa w art. 6 ust. 6	od 15 000 do 30 000
3.5	Naruszenie przez użytkownika statku powietrznego obowiązku, o którym mowa w art. 9 ust. 2	od 5 000 do 50 000
3.6	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej lub zarządzającego lotniskiem obowiązku, o którym mowa w art. 10 ust. 2	od 10 000 do 20 000
3.7	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku przekazywania przez organ ATS informacji o braku zgodności przestrzegania przydziałów czasu na start wynikających z ATFM w porcie lotniczym odlotu na poziomie 80% lub poniżej w ciągu roku oraz o działaniach podjętych w celu zapewnienia przestrzegania przydziałów czasu na start wynikających z ATFM, o którym mowa w art. 11 ust. 1	10 000
3.8	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 11 ust. 2	10 000
3.9	Naruszenie przez strony, o których mowa w art. 1 ust. 3 rozporządzenia Komisji (UE) nr 255/2010, obowiązku, o którym mowa w art. 14 ust. 1 lit. a lub b, polegającego na zapoznaniu członków personelu zaangażowanych w ATFM z przepisami rozporządzenia, odpowiedniego ich przeszkolenia i zapewnienia posiadania przez nich odpowiednich kompetencji do wykonywania powierzonych im zadań	od 10 000 do 20 000
3.10	Naruszenie przez strony, o których mowa w art. 1 ust. 3 rozporządzenia Komisji (UE) nr 255/2010, obowiązku, o którym mowa w art. 14 ust. 2 lit. a, b lub c, polegającego na: a) opracowaniu i przechowywaniu podręczników obsługi zawierających konieczne instrukcje i informacje umożliwiające ich personelowi stosowanie przepisów rozporządzenia Komisji (UE) nr 255/2010, b) zagwarantowaniu, że podręczniki, o których mowa w lit. a, są spójne, dostępne i aktualizowane, a ich aktualizacja i dystrybucja podlega odpowiedniemu zarządzaniu w zakresie jakości i konfiguracji dokumentów, c) zagwarantowaniu, że metody pracy i procedury operacyjne są zgodne z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 255/2010	od 10 000 do 20 000

UZASADNIENIE

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze ma na celu wykonanie rozporządzenia Komisji (UE) nr 255/2010 z dnia 25 marca 2010 r. ustanawiającego wspólne zasady zarządzania przepływem ruchu lotniczego (Dz. Urz. UE L 80 z 26.03.2010, str. 10, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 255/2010”.

Projektowany art. 67d ust. 1 zd. 2 ustawy przewiduje, że w kosztach związanych z zadaniami finansowanymi z opłat za koordynację nie mogą być uwzględniane kary pieniężne, o których mowa w przepisach ustawy – Prawo lotnicze. Uzasadnieniem takiego rozwiązania jest uniemożliwienie podmiotowi, na który została nałożona kara pieniężna, zrekompensowania poniesionej kary poprzez podniesienie kosztów stanowiących podstawę ustalenia pobieranych opłat. Analogiczne rozwiązanie zostało zaproponowane w nowo dodanych art. 75 ust. 6 oraz art. 130 ust. 12 ustawy, które odnoszą się kolejno do opłat lotniskowych i nawigacyjnych.

Projektowany art. 67fa ust. 1 ustawy nakłada natomiast na podmiot zarządzający przepływem ruchu lotniczego, o którym mowa w art. 2 pkt 5 rozporządzenia nr 255/2010, obowiązek przedstawiania na wniosek koordynatora lub zarządzającego lotniskiem, w porcie lotniczym, w którym wprowadzono koordynację rozkładów lotów, bez zbędnej zwłoki, nie później niż zostanie wykonany lot, przyjętego planu lotu, który dotyczy tego lotniska. Z uwagi na obowiązek nałożony na każde państwo członkowskie w art. 9 ust. 1 zd. 1 rozporządzenia nr 255/2010, z którego wynika, że gwarantuje ono, że na wniosek koordynatora przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym lub organu zarządzającego koordynowanym portem lotniczym centralny organ odpowiedzialny za ATFM lub lokalny organ ATFM składają tym podmiotom przyjęty plan lotu dla lotu wykonywanego w danym porcie lotniczym przed wykonaniem danego lotu, wprowadzenie powyższej regulacji jest niezbędne. Rozporządzenie nr 255/2010 nie precyzuje, komu dostęp ten ma przysługiwać. W związku z tym, istnieje konieczność nałożenia ww. obowiązków na właściwe organy, jak również doprecyzowania katalogu podmiotów uprawnionych do wglądu do planów lotów, o których mowa wyżej.

W projektowanym art. 67fa ust. 2 ustawy przewiduje się zapewnienie przez zarządzającego lotniskiem lub koordynatora dostępu do posiadanego planu lotu Prezesowi Urzędu, podmiotom, o których mowa w art. 77 ust. 1 ustawy, właściwym

organom kontroli ruchu lotniczego oraz innym użytkownikom statków powietrznych. Powyższa regulacja stanowi wykonanie art. 9 ust. 1 zd. 2 rozporządzenia nr 255/2010, zgodnie z którym „Koordynatorzy przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym lub organy zarządzające koordynowanymi portami lotniczymi umożliwiają dostęp do przyjętych planów lotu złożonych przez centralny organ odpowiedzialny za ATFM lub lokalny organ ATFM”.

Wobec braku środków egzekwujących obowiązki organów zarządzających portami lotniczymi, wymaganych przez art. 8 rozporządzenia nr 255/2010, w art. 68 ust. 3 ustawy, określającym obowiązki zarządzającego lotniskiem użytku publicznego, wprowadzono nowy przepis materialny, przewidujący konieczność zawiadomiania Prezesa Urzędu oraz instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego o wszystkich zdarzeniach mogących mieć wpływ na pojemność kontroli ruchu lotniczego lub zapotrzebowanie ruchu lotniczego przez tego zarządzającego. Dodano także art. 209uc, w którym projektodawca przewidział sankcję za naruszenie przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego obowiązku wynikającego z ww. przepisu materialnego.

Zmiana art. 209c ust. 1 ustawy wynika z faktu, że dotychczas załącznik nr 3 do ustawy regulował co prawda wysokość kary pieniężnej za naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 6 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 26, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 46, z późn. zm.), brak było jednak przepisu materialnego umożliwiającego nałożenie takiej kary.

Nowe brzmienie art. 209c ust. 2 i 3 ustawy określa katalog administracyjnych kar pieniężnych za stwierdzenia naruszenia obowiązków nałożonych na podmioty objęte rozporządzeniem nr 255/2010 w zakresie przestrzegania zgodności planów lotu z przydziałami czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych, postępowania w razie wystąpienia zdarzeń krytycznych, monitorowania zgodności ze środkami ATFM oraz spełniania wymogów dodatkowych. Wprowadzenie kar za naruszenia ww. obowiązków umożliwia pełną realizację art. 15 rozporządzenia nr 255/2010, który obliguje państwa członkowskie do ustanowienia przepisów krajowych w zakresie skutecznych, proporcjonalnych i odstraszających sankcji za naruszenie przepisów tego rozporządzenia.

Znamiona deliktów administracyjnych są sprecyzowane zarówno w przepisach rozporządzeń Unii Europejskiej, w szczególności w rozporządzeniu nr 255/2010, jak i w przepisach krajowych.

W zakresie art. 6 rozporządzenia nr 255/2010, dotyczącego ogólnych obowiązków organów ATS, należy wskazać, że zagadnienie współpracy lokalnego organu ATFM z centralnym organem odpowiedzialnym za ATFM jest uregulowane również w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 677/2011 z dnia 7 lipca 2011 r. ustanawiającym szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 691/2010 (Dz. Urz. UE L 185 z 15.07.2015, str. 1), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 677/2011”. Zgodnie z art. 3 rozporządzenia nr 677/2011 do celów wykonywania zadań niezbędnych dla realizacji funkcji sieci zarządzania ruchem lotniczym (ATM) wyznacza się menedżera sieci, który realizuje również funkcję zarządzania przepływem ruchu lotniczego, o której mowa w rozporządzeniu nr 255/2010. Jednocześnie zgodnie z art. 8 rozporządzenia nr 677/2011, w celu wykonywania powierzonych mu zadań monitorowania i poprawy ogólnej skuteczności działania sieci, menedżer sieci opracowuje z zainteresowanymi stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną odpowiednie ustalenia robocze, określone w art. 15 tego rozporządzenia. Zgodnie z przywołanym art. 15 rozporządzenia nr 677/2011 menedżer sieci opracowuje szczegółowe procedury i ustalenia robocze dotyczące operacji celem uwzględnienia aspektów planistycznych i operacyjnych, uwzględniając w szczególności specyficzny charakter i wymogi poszczególnych funkcji sieciowych określone w załącznikach I–VI do tego rozporządzenia. Zainteresowane strony zaangażowane w działalność operacyjną zapewniają zgodność środków wdrażanych na poziomie lokalnym lub funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej ze środkami przyjętymi, w drodze wspólnego procesu decyzyjnego, na poziomie sieci oraz udostępniają menedżerowi sieci właściwe dane wymienione w załącznikach I–VI do rozporządzenia nr 677/2011, stosując się do wszelkich terminów oraz wymogów dotyczących kompletności lub dokładności, jakie w odniesieniu do ich udostępnienia zostały uzgodnione z menedżerem sieci.

W odniesieniu do przepisów art. 9 rozporządzenia nr 255/2010, dotyczących zgodności planów lotu z przydziałami czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych, należy podkreślić, że szczegółowe regulacje w zakresie planu lotu zawiera rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne

zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniające 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), zwane dalej „rozporządzeniem nr 923/2012”. W załączniku do rozporządzenia nr 923/2012 określono, komu i kiedy plan lotu jest przedstawiany (SERA.4001) oraz ustalono treść planu lotu (SERA.4005). Kwestie nieuregulowane w rozporządzeniu nr 923/2012 zostały określone natomiast w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 22 stycznia 2015 r. w sprawie przepisów ruchu lotniczego (Dz. U. poz. 141). W kontekście powyższych regulacji należy uznać, że niezbędne informacje umożliwiające powiązanie oznaczenia lotu podanego w planie lotu z oznaczeniem podanym do celów przydziału odpowiedniego czasu na start lub lądowanie to informacje wynikające z planu lotu, w szczególności znak rozpoznawczy i typ statku powietrznego.

Szczegółowe wymogi w zakresie odpowiedniego przeszkolenia członków personelu uczestniczącego w procesach ATFM, o którym mowa w art. 14 ust. 1 rozporządzenia nr 255/2010, zostały określone w:

- 1) rozporządzeniu Komisji (UE) nr 805/2011 z dnia 10 sierpnia 2011 r. ustanawiającym szczegółowe zasady licencjonowania kontrolerów ruchu lotniczego oraz wydawania określonych certyfikatów na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 206 z 11.08.2011, str. 21);
- 2) 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.);
- 3) rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 12 kwietnia 2013 r. w sprawie licencji i świadectw kwalifikacji personelu służb ruchu lotniczego (Dz. U. poz. 471 oraz z 2015 r. poz. 59);
- 4) rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 czerwca 2013 r. w sprawie świadectw kwalifikacji (Dz. U. poz. 664);

5) rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 września 2013 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. poz. 1077).

Projektowane art. 209ua i art. 209ub mają na celu zapewnienie skutecznego realizowania obowiązków, o których mowa w projektowanym art. 67fa ust. 1 i 2, poprzez wprowadzenie adekwatnych, odstrasżających sankcji za ich nieprzestrzeganie. Analogicznemu celowi służy nowy art. 209uc wprowadzający sankcję za naruszenie obowiązku określonego w art. 68 ust. 3 pkt 1a.

Zmiana art. 209w ust. 1 ustawy ma na celu objęcie zakresem tych przepisów wprowadzanych sankcji, które również będą nakładane przez Prezesa Urzędu w drodze decyzji administracyjnych. Proponowany przepis art. 209w ust. 2 wskazuje natomiast 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 „widełkowo”, wobec czego przepis odwołuje się wyłącznie do kar określonych w ten właśnie sposób.

Stosownie do art. 2 projektu, ustawa wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem przepisów dotyczących opłat lotniskowych (art. 1 pkt 4) i opłat nawigacyjnych (art. 1 pkt 5), które wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2016 r. Mając na uwadze fakt, że dotychczas nie istniały zakazy określone w projektowanych art. 75 ust. 6 i art. 130 ust. 12 ustawy, a zatem możliwe byłoby uwzględnianie ewentualnych kar pieniężnych, o których mowa w ustawie, w kosztach stanowiących podstawę ustalania wspomnianych opłat przez zarządzających lotniskami oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, zasadne jest wydłużenie *vacatio legis* w tym zakresie.

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. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.), zatem nie podlega ona notyfikacji.

Zgodnie z § 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979) projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu: Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze	Data sporządzenia: 09.03.2015 r.
Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące: Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju	Źródło: Prawo UE
Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu: Sławomir Żałobka – Podsekretarz Stanu w MliR	Nr w wykazie prac Rady Ministrów: UC161
Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu: Magdalena Porzycka (tel. 630 14 47), Marcin Zimny (tel. 630 17 14)	

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Konieczność wykonania rozporządzenia Komisji (UE) nr 255/2010 z dnia 25 marca 2010 r. ustanawiającego wspólne zasady zarządzania przepływem ruchu lotniczego (Dz. Urz. UE L 80 z 26.03.2010, str. 10, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 255/2010”, w zakresie, w jakim nakłada ono na państwa członkowskie UE obowiązek ustanowienia sankcji stosowanych w przypadku naruszenia przepisów rozporządzenia.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Rekomendowanym rozwiązaniem jest nowelizacja ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393 oraz z 2014 r. poz. 768) polegająca na wprowadzeniu administracyjnych kar pieniężnych za naruszenia obowiązków nałożonych na podmioty objęte rozporządzeniem nr 255/2010.

Z uwagi na charakter projektowanych rozwiązań, które związane są z prawami i obowiązkami podmiotów, brak jest możliwości osiągnięcia zakładanych efektów w wyniku działań innych niż zmiana przepisów o randze ustawowej.

Oczekiwany efekt jest wywiązanie się przez RP z obowiązków nałożonych na państwa członkowskie UE rozporządzeniem nr 255/2010.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Co do zasady wszystkie państwa członkowskie UE są bezwzględnie obowiązane do skutecznego stosowania przepisów UE i do dostosowania do nich prawa krajowego.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Podmiot pełniący funkcję lokalnego organu ATFM (Polska Agencja Żeglugi Powietrznej)	1	Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Możliwość nałożenia przez Prezesa Urzędu kary pieniężnej za naruszenie obowiązku udostępnienia planu lotu
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1	Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Skutki zarówno o charakterze negatywnym (większe obciążenie pracą) jak i pozytywnym (większa kontrola podmiotów nadzorowanych).
Zarządzający lotniskami użytku publicznego	17	Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Możliwość nałożenia przez Prezesa Urzędu kary pieniężnej za naruszenie obowiązku udostępnienia planu lotu (dot. lotnisk koordynowanych) oraz

			obowiązku przekazania informacji o zdarzeniach mogących mieć wpływ na pojemność ruchu lotniczego (wszyscy zarządzający lotniskami użytku publicznego)
Koordynator rozkładów lotów	1	Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Możliwość nałożenia przez Prezesa Urzędu kary pieniężnej za naruszenie obowiązku udostępnienia planu lotu
Przewoźnicy lotniczy i użytkownicy statków powietrznych		Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Skuteczność żądania udostępnienia planu lotu

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Konsultacje zostały przeprowadzone w styczniu 2015 r. zgodnie z trybem przewidzianym w Regulaminie pracy Rady Ministrów i obejmowały one podmioty działające w sektorze lotniczym, w tym:

- 1) Aeroklub Polski, ul. 17 stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 2) Aircraft Management and Consulting sp. z o.o., al. Krakowska 110/114, 02-256 Warszawa;
- 3) Airport Coordination Limited; (adres do doręczeń: Pan Paweł Mazur, Kancelaria Prawna Wardyński i Wspólnicy, Al. Ujazdowskie 10, 00-478 Warszawa);
- 4) BARIP Poland, ul. Mickiewicza 23 lok. 15, 01-517 Warszawa;
- 5) Blue Jet sp. z o.o., ul. 17 Stycznia 47, 02-146 Warszawa;
- 6) Enter Air sp. z o.o., al. Krakowska 106, 02-256 Warszawa;
- 7) EuroLOT S. A., ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 8) Flyjet sp. z o.o., ul. Sabały 60, 02-174 Warszawa;
- 9) General Aviation Services sp. z o.o., Góraszka, 05-462 Wiązowna;
- 10) HELICOPTER. PL S.A., ul. Księżycowa 3, 01-934 Warszawa;
- 11) Husair sp. z o.o., ul. Księżycowa 3 hangar 11, 01-935 Warszawa;
- 12) IATA Polska, ul. Szpitalna 6/1b, 00-031 Warszawa;
- 13) Ibex – U.L. sp. z o.o., ul. Księżycowa 3, 01-934 Warszawa;
- 14) Krajowa Rada Lotnictwa, ul. Fabryczna 16-22/23, 00-446 Warszawa;
- 15) Krajowe Towarzystwo Lotnicze AOPA POLAND, Lotnisko Babice, ul. Gen. Kaliskiego 57 lok. 11, 01-476 Warszawa;
- 16) Lotnicze Przedsiębiorstwo Usługowe „Heliseco” sp. z o.o., ul. Gen. Bryg. S. Kaliskiego 57, 01-476 Warszawa;
- 17) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- 18) Polskie Linie Lotnicze LOT S. A., ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 19) Port Lotniczy Poznań-Ławica sp. z o.o.;
- 20) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”, ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa;
- 21) Royal-Star sp. z o.o., ul. Drogowców 739-200 Dębica;
- 22) Salt Aviation sp. z o.o., ul. gen. Wiktora Thommee 1a, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki;
- 23) SKY TAXI sp. z o.o., ul. Namysłowska 112, 46-081 Dobrzeń Wielki;
- 24) Small Planet Airlines sp. z o.o., ul. 17 Stycznia 45B, 02-146 Warszawa;
- 25) Smart Aero Solutions sp. z o.o., ul. Gen. Wiktora Thommee 1a, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki;
- 26) SprintAir Cargo sp. z o.o., ul. Ruchliwa 22, 02-182 Warszawa;
- 27) SprintAir S. A., ul. Ruchliwa 22, 02-182 Warszawa;
- 28) SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, ul. Księżycowa 5, 01-934 Warszawa;
- 29) Travel Service Polska sp. z o.o., ul. Gordona Bennetta 2B, 02-159 Warszawa;
- 30) Związek Regionalnych Portów Lotniczych – ul. Złota 59, 00-120 Warszawa;
- 31) Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego – ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- 32) Związek Zawodowy Pracowników PPL, pracowników spółek z udziałem przedsiębiorstwa i lotnisk niekomunikacyjnych, ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa;
- 33) Związek Zawodowy Pracowników Służb Ruchu Lotniczego, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;

- 34) Związek Zawodowy Pracowników Technicznych Ruchu Lotniczego, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- 35) Business Centre Club – Związek Pracodawców, Plac Żelaznej Bramy 10, 00–136 Warszawa;
- 36) Forum Związków Zawodowych, Plac Teatralny 4, 85–069 Bydgoszcz;
- 37) NSZZ „Solidarność”, ul. Wały Piastowskie 24, 80–855 Gdańsk;
- 38) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, ul. Kopernika 36/40, 00–924 Warszawa;
- 39) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan, ul. Zbyszka Cybulskiego 3, 00–727 Warszawa;
- 40) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej, ul. Brukselska 7, 03-973 Warszawa;
- 41) Związek Rzemiosła Polskiego, skr. poczt. 54, 00–952 Warszawa.

W toku konsultacji publicznych uwagi do projektu zgłosiła jedynie Polska Agencja Żeglugi Powietrznej. Zestawienie uwag znajduje się w załączonej tabeli.

W związku ze zmianami wprowadzonymi do projektu w wyniku uzgodnień międzyresortowych projekt w marcu 2015 r. został przekazany do ponownych konsultacji publicznych do następujących podmiotów:

- 1) Lotnisko Mielec Sp. z o.o. – ul. Lotniskowa 30, 39-300 Mielec;
- 2) Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa Modlin Sp. z o.o. – ul. Gen. Wiktora Thommee 1a, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki;
- 3) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- 4) Port Lotniczy Radom S.A. – ul. Kaszubska 2, 26-600 Radom;
- 5) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” – ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa;
- 6) Warmia i Mazury Sp. z o.o. – Szymany 150, 12-100 Szczytno;
- 7) Związek Regionalnych Portów Lotniczych – ul. Złota 59, 00-120 Warszawa.

Do nowej wersji projektu uwagi zgłosiła Polska Agencja Żeglugi Powietrznej. Zestawienie uwag znajduje się w załączonej tabeli.

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													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

Źródła finansowania	Wydatki związane z wejściem w życie projektowanej regulacji będą realizowane w ramach limitu cz. 39 – <i>Transport</i> , rozdz. 60056 – <i>Urząd Lotnictwa Cywilnego</i> , określonego w ustawie budżetowej na 2015 rok oraz nie będą stanowiły podstawy do ubiegania się o dodatkowe środki na jej realizację w latach następnych.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie ustawy może spowodować wpływy do budżetu z tytułu kar administracyjnych nakładanych zgodnie z nowymi przepisami, przy czym nie jest możliwe oszacowanie wysokości takich wpływów z uwagi na zindywidualizowany charakter wysokości kary, jak również uzależnienie jej nałożenia od naruszenia przez podmiot obowiązków określonych w przepisach. Z dotychczasowego doświadczenia wynika, że potencjalna liczba takich naruszeń będzie raczej niska. Dostosowanie prawa krajowego do przepisów UE umożliwi uniknięcie/ograniczenie potencjalnych kar, jakie mogą zostać nałożone na Polskę za brak wdrożenia prawa UE

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Skutki		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
Czas w latach od wejścia w życie zmian								
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								
Niemierzalne	Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego/minister właściwy ds. transportu	Możliwość bardziej skutecznego egzekwowania przepisów prawa UE. Dodatkowe zadania w postaci nakładania kar pieniężnych w przypadku stwierdzenia naruszeń.						
	Koordinator rozkładów lotów	Możliwość obciążenia karami pieniężnymi w przypadku naruszenia obowiązku udostępnienia planu lotu.						
	Zarządzający lotniskami użytku publicznego w Polsce	Możliwość obciążenia karami pieniężnymi w przypadku naruszenia obowiązku udostępnienia planu lotu lub przekazania informacji o zdarzeniach mogących mieć wpływ na pojemność ruchu lotniczego.						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń								

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:

Co do zasady wprowadzane zmiany wynikają wprost z przepisów UE.

9. Wpływ na rynek pracy

Wpływ neutralny

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Brak wpływu.	

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wejście w życie w terminie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem dwóch przepisów, które wejdą w życie w dniu 1 stycznia 2016 r. Wykonanie przepisów nastąpi – co do zasady – w momencie zaistnienia okoliczności skutkujących zastosowaniem nowych przepisów – np. w momencie naruszenia przepisu, dla którego wprowadza się karę administracyjną.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Ewaluacja efektów projektu zostanie dokonana po 3 latach od dnia wejścia w życie ustawy nowelizującej.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak.

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze (UC161)

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze (w wersji z dnia 30 grudnia 2014 r.) został przekazany do konsultacji publicznych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego przy pismach nr ULC-LEP-2/0230-0021/04/14 oraz nr ULC-LEP-2/0230-0021/05/14 z dnia 19 stycznia 2015 r. do następujących podmiotów:

- 1) Aeroklub Polski, ul. 17 stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 2) Aircraft Management and Consulting sp. z o.o., al. Krakowska 110/114, 02-256 Warszawa;
- 3) Airport Coordination Limited; (adres do doręczeń: Pan Paweł Mazur, Kancelaria Prawna Wardyński i Wspólnicy, Al. Ujazdowskie 10, 00-478 Warszawa);
- 4) BARIP Poland, ul. Mickiewicza 23 lok. 15, 01-517 Warszawa;
- 5) Blue Jet sp. z o.o., ul. 17 Stycznia 47, 02-146 Warszawa;
- 6) Enter Air sp. z o.o., al. Krakowska 106, 02-256 Warszawa;
- 7) Eurolot S. A., ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 8) Flyjet sp. z o.o., ul. Sabły 60, 02-174 Warszawa;
- 9) General Aviation Services sp. z o.o., Góraszka, 05-462 Wiązowna;
- 10) HELICOPTER. PL S.A., ul. Księżycowa 3, 01-934 Warszawa;
- 11) Husair sp. z o.o., ul. Księżycowa 3 hangar 11, 01-935 Warszawa;
- 12) IATA Polska, ul. Szpitalna 6/1b, 00-031 Warszawa;
- 13) Ibex – U.L. sp. z o.o., ul. Księżycowa 3, 01-934 Warszawa;
- 14) Krajowa Rada Lotnictwa, ul. Fabryczna 16-22/23, 00-446 Warszawa;
- 15) Krajowe Towarzystwo Lotnicze AOPA POLAND, Lotnisko Babice, ul. Gen. Kaliskiego 57 lok. 11, 01-476 Warszawa;
- 16) Lotnicze Przedsiębiorstwo Usługowe „Heliseco” sp. z o.o., ul. Gen. Bryg. S. Kaliskiego 57, 01-476 Warszawa;
- 17) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- 18) Polskie Linie Lotnicze LOT S. A., ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 19) Port Lotniczy Poznań-Ławica sp. z o.o.;
- 20) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”, ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa;
- 21) Royal-Star sp. z o.o., ul. Drogowców 739-200 Dębica;
- 22) Salt Aviation sp. z o.o., ul. gen. Wiktora Thommee 1a, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki;
- 23) SKY TAXI sp. z o.o., ul. Namysłowska 112, 46-081 Dobrzeń Wielki;
- 24) Small Planet Airlines sp. z o.o., ul. 17 Stycznia 45B, 02-146 Warszawa;
- 25) Smart Aero Solutions sp. z o.o., ul. Gen. Wiktora Thommee 1a, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki;
- 26) SprintAir Cargo sp. z o.o., ul. Ruchliwa 22, 02-182 Warszawa;
- 27) SprintAir S. A., ul. Ruchliwa 22, 02-182 Warszawa;
- 28) SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, ul. Księżycowa 5, 01-934 Warszawa;
- 29) Travel Service Polska sp. z o.o., ul. Gordona Bennetta 2B, 02-159 Warszawa;
- 30) Związek Regionalnych Portów Lotniczych – ul. Złota 59, 00-120 Warszawa;
- 31) Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego – ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- 32) Związek Zawodowy Pracowników PPL, pracowników spółek z udziałem przedsiębiorstwa i lotnisk niekomunikacyjnych, ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa;
- 33) Związek Zawodowy Pracowników Służb Ruchu Lotniczego, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- 34) Związek Zawodowy Pracowników Technicznych Ruchu Lotniczego, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;

- 35) Business Centre Club – Związek Pracodawców, Plac Żelaznej Bramy 10, 00–136 Warszawa;
- 36) Forum Związków Zawodowych, Plac Teatralny 4, 85–069 Bydgoszcz;
- 37) NSZZ „Solidarność”, ul. Wały Piastowskie 24, 80–855 Gdańsk;
- 38) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, ul. Kopernika 36/40, 00–924 Warszawa;
- 39) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan, ul. Zbyszka Cybulskiego 3, 00–727 Warszawa;
- 40) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej, ul. Brukselska 7, 03-973 Warszawa;
- 41) Związek Rzemiosła Polskiego, skr. poczt. 54, 00–952 Warszawa.

W toku tych konsultacji uwagi do projektu zgłosiła jedynie Polska Agencja Żeglugi Powietrznej. Zestawienie uwag znajduje się w załączonej tabeli.

W związku ze zmianami wprowadzonymi do projektu w wyniku uzgodnień międzyresortowych projekt został przekazany przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego do ponownych konsultacji publicznych przy piśmie nr ULC-LEP-2/0230-0021/07/14 z dnia 25 marca 2015 r. do następujących podmiotów:

- 1) Lotnisko Mielec Sp. z o.o. – ul. Lotniskowa 30, 39-300 Mielec;
- 2) Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa Modlin Sp. z o.o. – ul. Gen. Wiktora Thommee 1a, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki;
- 3) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- 4) Port Lotniczy Radom S.A. – ul. Kaszubska 2, 26-600 Radom;
- 5) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” – ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa;
- 6) Warmia i Mazury Sp. z o.o. – Szymany 150, 12-100 Szczytno;
- 7) Związek Regionalnych Portów Lotniczych – ul. Złota 59, 00-120 Warszawa.

Do nowej wersji projektu uwagi zgłosiła Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (pismo nr AEZ-0220-15/23/15 z dnia 10 kwietnia 2015 r. Zestawienie uwag znajduje się w załączonej tabeli.

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu.

Nie zgłoszono zainteresowania pracami nad projektem ustawy w trybie przepisów ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.).

Zestawienie uwag z konsultacji publicznych projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze (UC161)

l.p.	Jednostka redakcyjna	Treść uwagi	Zgłaszający uwagę	Stanowisko projektodawcy
1.	Art. 67fa ust. 1	Propozycja doprecyzowania regulacji w zakresie zadań PAŻP poprzez bezpośrednie odwołanie do pojęcia lokalnego organu zarządzania ruchem lotniczym.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Wprowadzenie zaproponowanej zmiany redakcyjnej nie jest zasadne ani celowe, bowiem w projektowanym art. 67fa ust. 1 ustawy zawarto bezpośrednie odwołanie do art. 2 pkt 5 rozporządzenia nr 255/2010, w którym sformułowana została definicja legalna „lokalnego organu zarządzania przepływem ruchu lotniczego”. Obecne brzmienie art. 67fa ust. 1 ustawy nie pozostawia zatem wątpliwości co do pełnienia przez PAŻP funkcji lokalnego organu zarządzającego przepływem ruchu lotniczego.
2.	Art. 209c ust. 2	Propozycja przereformowania brzmienia art. 209c ust. 2 w relacji do art. 209ua ustawy (tj. przepisów zawierających sankcje związane z naruszeniem obowiązków lub warunków wynikających z przepisów rozporządzenia nr 255/2010	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Art. 9 ust. 1 rozporządzenia nr 255/2010 nie nakłada wprost obowiązku na określone podmioty, a jedynie zobowiązuje państwa członkowskie do zapewnienia realizacji wymogów wynikających z tego przepisu prawa. W związku z tym, niezbędne jest określenie przez ustawodawcę w prawie krajowym stosownego obowiązku, a następnie wprowadzenie sankcji za naruszenie tego obowiązku. I tak, obowiązki podmiotu zarządzającego przepływem ruchu lotniczego zostały określone w nowym art. 67fa ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze, a obowiązki koordynatora i zarządzającego lotniskiem, w którym wprowadzono koordynację rozkładów lotów – w nowym art. 67fa ust. 2 te same ustawy. Z kolei administracyjne kary pieniężne za naruszenie obowiązków wynikających wprost z ww. przepisów ustawowych zostały zawarte odpowiednio w projektowanych art. 209ua i art. 209ub ustawy. Od obowiązków wynikających z ustawy należy odróżnić obowiązki określone wprost w rozporządzeniu nr 255/2010. Normy prawne wskazujące treść zachowania określonych adresatów, ich obowiązki lub uprawnienia są bowiem w przypadku rozporządzeń Unii Europejskiej stosowane bezpośrednio we wszystkich państwach członkowskich z chwilą wejścia w życie, a zatem nie jest wymagane uregulowanie takich obowiązków lub uprawnień w prawie krajowym. Mając powyższe na względzie, art. 209c ust. 2 ustawy pozostał w brzmieniu niezmiennym.
3.	Art. 209w ust. 2	Wieloznaczność sformułowania „wielkość przedsiębiorstwa”	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Pojęcie „wielkości przedsiębiorstwa” stanowi okoliczność, którą organ powinien wziąć pod uwagę przy indywidualizowanym miarkowaniu wymiaru kary. Należy wskazać, że projektowany przepis nie został zmieniony w stosunku do obecnie obowiązującego art. 209w ust. 2 ustawy w zakresie przesłanek decydujących o indywidualnym wymiarze kary. W praktyce w odniesieniu do kryterium wielkości przedsiębiorstwa Prezes ULC posługuje się klasyfikacją z ustawy o swobodzie działalności gospodarczej, a zatem stosowanie tej przesłanki nie powoduje wieloznaczności.
4.	Załącznik do projektu ustawy (nowe brzmienie załącznika nr 3 do ustawy)	Wątpliwość dotycząca roli odnośnika w załączniku.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	<u>Uwaga uwzględniona</u> Wydaje się, że sankcje wyszczególnione tabelarycznie będą czytelne również bez odnośnika.

Zestawienie uwag z ponownych konsultacji publicznych projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze (UC161)

I.p.	Jednostka redakcyjna	Treść uwagi	Zgłaszający uwagę	Stanowisko projektodawcy
1.	Art. 67fa ust. 1	Dla osiągnięcia pełniejszej zgodności przepisów tego projektu z rozporządzeniem nr 255/2010 w zakresie planów lotów przy określaniu obowiązków PAŻP - jako lokalnego organu zarządzania ruchem lotniczym - należy wziąć pod uwagę powiązanie tych obowiązków z zadaniami CFMU (Eurocontrol) w tym obszarze - jako centralnego organu odpowiedzialnego za przepływ ruchu lotniczego (art. 1 ust. 3 lit. f, art. 3 ust. 2 lit. b, art. 4 ust. 5 art. 5, art.8 rozporządzenia nr 215/2010). Ponieważ lokalny organ zarządzania ruchem lotniczym jest pośrednikiem pomiędzy centralnym organem odpowiedzialnym za ATFM a organem ATS (art. 2 pkt 5 ww. rozporządzenia UE) proponuje się dodanie na końcu zdania w ust. 1 art. 67fa ust. 1 po przecinku, wyrazów: „...”, o ile nie jest możliwe uzyskanie przez wnioskodawcę takiego planu lotu od centralnego organu odpowiedzialnego za ATFM.”	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Art. 9 ust. 1 rozporządzenia nr 255/2010 nie wskazuje w żaden sposób na pierwszeństwo pozyskiwania planu lotu od centralnego organu ATFM względem jego pozyskania od lokalnego organu ATFM. Z analizy tego przepisu, w szczególności użycia alternatywy zwykłej „lub”, wynika, iż obowiązek udostępnienia planu lotu istnieje równocześnie wobec centralnego i lokalnego organu ATFM, nie warunkując przy tym obowiązku udostępnienia planu lotu przez organ lokalny od braku możliwości jego pozyskania od organu centralnego. Uwzględnienie przedmiotowej uwagi prowadziłoby zatem do nieuzasadnionego zawężenia obowiązku wynikającego z art. 9 ust. 1 rozporządzenia 255/2010 i skutkowałoby jego niepełną implementacją.
2.	Art. 67fa ust. 2 Art. 68 ust. 3 pkt 1a	Przepis art. 9 ust. 1 rozporządzenia nr 255/2010 stanowi „Koordynatorzy przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym lub organy zarządzające koordynowanymi portami lotniczymi umożliwiają dostęp do przyjętych planów lotu złożonych przez centralny organ odpowiedzialny za ATFM (czyli ÉCFMU Eurocontrol) lub lokalny organ ATFM (czyli PAŻP)”, w związku z czym budzi wątpliwości, czy zawarte w art. 67a ust. 2 wymaganie „zapewnienia dostępu”, np. Prezesowi ULC, jest zasadne i nie wykracza poza tę regulację. Na bazie przepisów rozporządzenia nr 255/2010, analogiczne wątpliwości budzi zawarty w art. 68 ust. 3 pkt 1a wymóg niezwłocznego powiadamiania Prezesa ULC o wszystkich zdarzeniach..	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Art. 9 ust. 1 rozporządzenia nr 255/2010 nie wskazuje, jakim podmiotom należy umożliwić dostęp do planów lotu, a zatem – z uwagi na wprowadzany system kar administracyjnych, skutkujący koniecznością precyzyjnego zdefiniowania obowiązków – koniecznym stało się stosowne dookreślenie tychże podmiotów w ustawie – Prawo lotnicze. Dokonując tego doprecyzowania wzięto pod uwagę, jakie podmioty mogą być zainteresowane dostępem do tego rodzaju informacji. Jednym z takich podmiotów jest Prezes ULC. Nie jest jasnym, w jaki sposób wskazanie Prezesa ULC miałyby wykraczać poza regulację przepisów art. 9 ust. 1 rozporządzenia 255/2010, który – jak wskazano wyżej – nie określa precyzyjnie podmiotów uprawnionych do dostępu. W stanowisku PAŻP do przedmiotowej uwagi nie przedstawiono natomiast argumentów na poparcie wątpliwości w tym zakresie.
3.	Art. 130 ust. 12	Odnosząc się do proponowanych w projekcie wysokości kar pieniężnych PAŻP zauważa, są one nadmiernie wysokie. Ponadto wymaga rozważania z jakich źródeł finansowych miałyby być one pokryte przez Agencję	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	<u>Uwaga uwzględniona częściowo</u> Wysokość poszczególnych kar w przedmiotowym projekcie została dostosowana do przesłanek wynikających z art. 15 rozporządzenia nr 255/2010, zgodnie z którym, sankcje w

		wobec proponowanego bronięcia art. 130 ust. 12 (zakaz objęcia w podstawie kosztowej opłat nawigacyjnych).		<p>przypadku naruszenia przepisów rozporządzenia powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.</p> <p>Jednak w wyniku ponownej analizy wysokości projektowanych kar pieniężnych dokonano zmiany sankcji określonej w pkt 3.5. załącznika nr 3 do ustawy poprzez jej obniżenie ze 100 000 zł do 50 000 zł oraz nadanie jej „widelkowego” charakteru. Zmiana ta jest uzasadniona różnorodnością operatorów oraz możliwością zaistnienia różnych okoliczności naruszenia. W celu więc zapewnienia proporcjonalności kary, mając na uwadze wskazaną różnorodność podmiotów, w tym m.in. pod względem wielkości i związanych z nią przychodów z działalności, zasadnym i celowym wydaje się, by sankcja była nakładana w zindywidualizowany sposób, przy uwzględnieniu dyrektyw wymiaru kary.</p>
4.	Art. 209uc	Kara określona w art. 209uc nie jest wykazana w załączniku do projektowanej ustawy	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Wpisywanie kary jednocześnie w dwóch przepisach z legislacyjnego punktu widzenia jest nieuzasadnione. Podkreślić jednocześnie trzeba, że sankcja określona w art. 209uc jest karą za naruszenie przepisu ustawy – Prawo lotnicze (art. 68 ust. 3 pkt 1a), a nie bezpośrednio rozporządzenia 255/2010 stąd też nie została ujęta w załączniku.</p>
5.	Załącznik do projektowanej ustawy (nowe brzmienie załącznika nr 3 do ustawy)	W nowym brzmieniu załącznika nr 3 do ustawy w pkt 3 jest wskazana kara nałożona na ANSP – art. 6 ust. 4), ale nie wymienia się w nim kary nałożonej za to samo przewinienie (informacja o zdarzeniach) zarządzającego lotniskiem (art. 8).	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Za naruszenie obowiązku przekazywania informacji, o których mowa w art. 8 rozporządzenia unijnego zarządzający lotniskiem ponosi odpowiedzialność właśnie na podstawie przytoczonego art. 209uc ustawy – Prawo lotnicze</p>