

UZASADNIENIE

Cel wydania ustawy i jej zakres

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

W celu uzyskania systemowej spójności z uregulowaniami proponowanymi w przedmiotowej nowelizacji Prawa lotniczego równolegle zainicjowano prace legislacyjne nad ustawą o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (obowiązuje od dnia 1 kwietnia 2007 r.), nad zmianą ustawy o gospodarowaniu niektórymi składnikami mienia Skarbu Państwa oraz o Agencji Mienia Wojskowego (skierowana do prac parlamentarnych), opracowano propozycje zmian do ustawy o gospodarce nieruchomościami oraz innych ustaw związanych.

Z uwagi na unijny wymiar większości zagadnień w zakresie lotnictwa cywilnego w projekcie m.in. implementuje się dyrektywę nr 2004/36/WE w sprawie bezpieczeństwa statków powietrznych państwa trzeciego korzystających z portów lotniczych Wspólnoty oraz dyrektywę nr 2004/82/WE w sprawie zobowiązania przewoźników do przekazywania danych pasażerów oraz dostosowuje do prawa UE niektóre inne przepisy Prawa lotniczego.

Projekt powstał w resorcie transportu przy aktywnym udziale innych zainteresowanych resortów, a w szczególności ministerstw: Obrony Narodowej,

Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Finansów, a także środowiska lotniczego, w tym przedstawiciele zarządzających lotniskami (Związek Regionalnych Portów Lotniczych, Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”), krajowych i zagranicznych przewoźników (PLL LOT S.A., BARIP) oraz innych jednostek działających w lotnictwie cywilnym (m.in. Aeroklub Polski, AOPA Poland, Lotnicze Pogotowie Ratunkowe).

Projekt obejmuje propozycje nowych rozwiązań prawnych wynikających z doświadczeń stosowania istniejących przepisów krajowych i europejskich, głównie Ministerstwa Transportu (obecnie Ministerstwa Infrastruktury) i Urzędu Lotnictwa Cywilnego, służących skutecznej realizacji polityki lotniczej oraz realizujących kierunkowo postulaty środowiska lotniczego.

Projekt zawiera regulacje prawne służące:

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

Przedmiotowy projekt obejmuje swoim zakresem następujące główne grupy zagadnień:

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

- IV. Personel lotniczy,
- V. Ochrona lotnictwa,
- VI. Badanie wypadków i zdarzeń lotniczych,
- VII. Służba poszukiwania i ratownictwa, ASAR,
- VIII. Dofinansowanie obowiązku służby publicznej, zakupu sprzętu i urządzeń niezbędnych dla bezpieczeństwa działalności lotniczej i wydatki Urzędu Lotnictwa Cywilnego, opłaty lotnicze.

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

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

Ustawa wprowadza zmianę dostosowującą w ustawie – Prawo ochrony środowiska oraz zawiera przepisy dostosowujące i przejściowe (m.in. plan generalny, obsługa naziemna, ASAR, lądowiska, uprawnienia).

Ad I.

Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej w dniu 1 maja 2004 r. zmieniło stan prawny polskiego nadzoru lotniczego, który stał się członkiem Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego. W związku z tym proponowane zmiany rozdziału 3 nowelizowanej ustawy – Prawo lotnicze w jej dziale III (statki powietrzne i inny sprzęt lotniczy) służą harmonizacji polskiego systemu prawnego z rozporządzeniem (WE) nr 1592/2002, a także rozporządzeniem (WE) nr 1702/2003 i rozporządzeniem (WE) nr 2042/2003, wprowadzającymi zasady implementacji certyfikacji i utrzymania zdatności do lotu produktów lotniczych. Pozostawiono, w zakresie niezastrzeżonym ww. rozporządzeniami, kompetencje Prezesa Urzędu w sprawach sprawdzania zdatności do lotu statków powietrznych oraz zdatności ich śmigieł, części składowych i wyposażenia, wydawania, zawieszania i cofania certyfikatu typu lub równoważnego dokumentu, wydawania świadectwa zdatności do lotu.

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

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

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

Zmiany w art. 21 ust. 2 pkt 10 ustawy – Prawo lotnicze wynikają z przepisów załączników 10 (Telekomunikacja lotnicza) i 12 (Poszukiwanie i Ratownictwo) do ratyfikowanej przez Polskę Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.). Pozostałe zmiany w art. 21 ustawy – Prawo lotnicze mają na celu uszczegółowienie i doprecyzowanie zadań Prezesa Urzędu i mają charakter porządkowy.

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

Europejska tworzy przepisy prawne zgodne z prawem ustanawianym przez ICAO.

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

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

Nowelizacja art. 161 oraz art. 162 ustawy – Prawo lotnicze wynika z konieczności uwzględnienia uprawnień EASA do prowadzenia certyfikacji niektórych form działalności w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniami (WE) nr 1592/2002, 1702/2003 i 2042/2003 oraz w celu wyraźnego oddzielenia kompetencji Prezesa Urzędu w sprawach tych rodzajów certyfikacji, które nie podlegają kompetencji EASA, ale są wymagane prawem krajowym i należą do jego kompetencji. W celu realizacji postanowień rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. WE L 373 z 31.12.1991, str. 4, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 348, z późn. zm.) i rozporządzenia (WE) nr 1592/2002 wprowadza się zmiany w przepisach dotyczących certyfikacji podjęcia i wykonywania działalności w lotnictwie cywilnym. Certyfikację w dalszym ciągu przeprowadza Prezes Urzędu, jednakże tylko w przypadku, gdy przepisy Unii Europejskiej nie stanowią inaczej lub nie wskazują innego organu jako uprawnionego i właściwego do wydania certyfikatu. Wprowadza się również możliwość odmowy przez Prezesa Urzędu wydania, zawieszenia ważności, cofnięcia lub ograniczenia uprawnień wynikających z certyfikatu. Art. 162 projektu ustawy – Prawo lotnicze dotyczy uznania przez Prezesa Urzędu certyfikatu zagranicznego za ważny na równi z certyfikatem polskim w drodze decyzji administracyjnej. W szczególności certyfikaty wydane przez EASA, zgodnie z przepisami Unii Europejskiej, są ważne na równi z certyfikatem polskim i nie podlegają obowiązkowi ich uznawania przez Prezesa Urzędu.

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

Zmiana zakresu upoważnienia do wydania rozporządzenia na podstawie art. 163 ustawy – Prawo lotnicze wynika z faktu przystąpienia do systemu certyfikacji Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), która posługuje się własnymi wzorami i rodzajami certyfikatów. Określanie wzorów i rodzajów tych certyfikatów leży w jej kompetencji i w związku z powyższy

bezzasadne byłoby określanie tych certyfikatów w rozporządzeniu wydawanym przez ministra właściwego do spraw transportu.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ad II.

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

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

Ponadto proponuje się (art. 54 ust. 3 i 4), aby z lotnisk wyłącznego użytku, za zgodą jego zarządzającego, mógł być wykonywany szerszy zakres lotów niż przewidują to dzisiejsze regulacje, w tym np. niektóre loty handlowe. Rozwiązanie to, obok zmiany formuły funkcjonowania istniejących dziś lądowisk i innych miejsc przeznaczonych do startów i lądowań statków powietrznych (zmiana art. 93), jest oczekiwane szczególnie ze strony lotnictwa ogólnego.

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

Art. 43 Traktatu Ustanawiającego Wspólnotę Europejską dopuszcza możliwość ograniczenia swobody przedsiębiorczości z uwagi na porządek publiczny, bezpieczeństwo publiczne i zdrowie publiczne.

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

Osiem polskich lotnisk międzynarodowych jest objętych transeuropejską siecią transportową TEN-T, której celem jest zapewnienie sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego Unii Europejskiej i zwiększenie jej spójności gospodarczej

i społecznej. Unia Europejska – na potrzeby związane z ochroną społeczeństwa przed atakami terrorystycznymi (security) aktualnie podjęła prace nad stworzeniem definicji infrastruktury krytycznej także w obszarze lotnisk.

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

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

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

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

Obok przepisów dotyczących oceny przepływów kapitałowych w spółkach zakładających i zarządzających tymi lotniskami pod kątem koncentracji (z uwzględnieniem art. 65 i art. 222 Prawa lotniczego oraz rozporządzenia (WE) nr 139/2004 w sprawie koncentracji przedsiębiorstw) jednym z instrumentów niezbędnej kontroli państwa nad zachowaniem bezpiecznej, ciągłej i wydajnej

eksploatacji lotnisk użytku publicznego jest instytucja sprzeciwu Ministra Infrastruktury wobec niektórych decyzji spółek zarządzających ponadlokalnymi lotniskami użytku publicznego, gdyby w efekcie tych decyzji mogło nastąpić zagrożenie bezpieczeństwa państwa, w tym zagrożenie dla bezpiecznego, ciągłego i efektywnego ruchu pasażerskiego na tych lotniskach (art. 64b). Chodzi tu o sprzeciw wobec decyzji spółki, której przedmiotem jest rozporządzenie składnikiem mienia spółki podstawowym z punktu widzenia funkcjonowania lotniska, dotyczącej rozwiązania spółki, przeniesienia jej siedziby za granicę, zmiany przedmiotu przedsiębiorstwa spółki, zbycia albo wydzierżawienia mienia spółki (art. 64b ust. 1 i 2) bądź też rzeczywistej zmiany przez spółkę przedmiotu jej działalności, a także wydania uchwały o zmianie przeznaczenia lub zaniechania eksploatacji składnika mienia spółki podstawowego z punktu widzenia funkcjonowania lotniska (art. 64b ust. 8). Rada Ministrów, w drodze rozporządzenia, wskazywałaby enumeratywnie te spółki, w stosunku do których instytucja sprzeciwu miałaby zastosowanie.

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

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

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

Zmiana dotycząca art. 93 wprowadza w szczególności zmiany w przepisach dotyczących warunków wykorzystywania lądowisk przez statki powietrzne. Zrezygnowano z określenia, w drodze rozporządzenia, wymagań technicznych

dotyczących lądowisk i w ust. 8 wprowadzono delegację dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia, w drodze rozporządzenia, jedynie warunków wykorzystywania lądowisk przez statki powietrzne, trybu zgłaszania lądowisk do ewidencji oraz jej wzoru.

W przepisach ustawy zamieszcza się regulacje dotyczące zasad korzystania przez służby państwowe z pomieszczeń lotniska i innych usług zarządzającego lotniskiem, w tym kwestie odpłatności (nowe brzmienie art. 74), gdyż obowiązujące w tym zakresie przepisy Prawa lotniczego (upoważnienie do wydania aktu wykonawczego – art. 74) uznano za niewystarczające. Przepisy te nie naruszają istniejących regulacji prawnych, np. ustawy o ochronie granicy państwowej. Ponadto z uwagi na regulacje zawarte w art. 186b dotyczące kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym oraz nadzoru Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, sprawowanym we współdziałaniu ze Strażą Graniczną, nad wykonywaniem przez zarządzającego lotniskiem zadań w zakresie kontroli bezpieczeństwa, w art. 74 dodano nowy ust. 3, zgodnie z którym Straż Graniczna będzie obowiązana do pokrywania jedynie niektórych kosztów eksploatacji obiektów i urządzeń lotniska (wynikających ze współdziałania Straży Granicznej z Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego).

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

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

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

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

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

Wprowadzenie w projekcie art. 77 półrocznego terminu na przedstawienie użytkownikom lotniska projektu opłat lotniskowych ma na celu zagwarantowanie odpowiedniej ilości czasu dla zarządzającego lotniskiem oraz użytkowników na uzgodnienie wysokości opłat obowiązujących na danym lotnisku. Termin ten jest także wyrazem dążenia do urynkowania zasad ustalania opłat lotniskowych w polskich portach lotniczych polegającym na wprowadzeniu preferencji dla zawierania przez zarządzającego lotniskiem porozumienia z użytkownikami lotniska dotyczącego opłat lotniskowych (jako alternatywy dla obowiązującej aktualnie procedury zatwierdzania wysokości opłat przez Prezesa Urzędu). Termin na przedstawienie przez zarządzającego lotniskiem projektu opłat użytkownikom lotniska musi umożliwiać przeprowadzenie stosownych konsultacji celem osiągnięcia porozumienia co do opłat obowiązujących na danym lotnisku, a w przypadku braku takiego porozumienia – zastosowanie dotychczasowej procedury przedkładania projektu do akceptacji Prezesa Urzędu. W związku z niejako dwustopniową procedurą, termin na przedstawienie użytkownikom lotniska projektu opłat musi zostać odpowiednio wydłużony. Ponadto należy unikać sytuacji, w której opłaty będą obowiązywać

niezwłocznie po ich zatwierdzeniu/uzgodnieniu – zarządzający lotniskiem powinien dysponować odpowiednią ilością czasu od momentu zatwierdzenia/uzgodnienia opłat do momentu ich wejścia w życie celem należytego poinformowania użytkowników lotniska o projektowanych zmianach (w tym na publikację nowego cennika opłat).

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

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

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

Ad III.

W świetle nowelizacji rozporządzenia 95/93/WE z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty oraz nieprecyzyjności niektórych przepisów

ustawy

– Prawo lotnicze (art. 67 – 67g) oraz problemów z ich praktycznym stosowaniem powstała konieczność nowelizacji dotychczas obowiązujących przepisów dotyczących koordynatora oraz organizatora rozkładów lotów.

Nowelizacja porządkuje przepisy dotyczące koordynatora i organizatora rozkładów lotów.

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

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

W projekcie proponuje się uzupełniające lub doprecyzowujące przepisy w zakresie obsługi naziemnej na lotniskach.

Zmiana w art. 173 ustawy – Prawo lotnicze wynika z uregulowań dyrektywy Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 272 z 25.10.1996, str. 36, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 496) – Prezes Urzędu skorzystał z możliwości liberalizacji rynku świadczenia usług własnej obsługi naziemnej (rezygnacja z wydawania zezwoleń na powyższą działalność). W celu przejrzystości i jasności przepisów ustawy zostało zaproponowane dodanie nowego ustępu stanowiącego *expressis verbis* o możliwości prowadzenia powyższej działalności bez konieczności uzyskiwania zezwolenia.

Ponadto projektowane przepisy dokonują dalszej implementacji postanowień dyrektywy 96/67/WE, przez w szczególności:

- doprecyzowanie terminu, na jaki może być udzielane zezwolenie dla agenta obsługi naziemnej,
- określenie zakresu informacji i danych, które powinno zawierać zezwolenie na wykonywanie obsługi naziemnej,
- rozszerzenie katalogu podmiotów, które mogą ubiegać się o zezwolenie na wykonywanie usług obsługi naziemnej (art. 177 ust. 2 lit. b projektu nowelizacji ustawy – Prawo lotnicze).

Ustanowiono możliwość zawieszenia przez Prezesa Urzędu postanowień dotyczących swobodnego dostępu do rynku obsługi naziemnej w stosunku do użytkowników wykonujących własną obsługę pochodzącą z kraju trzeciego, który stosuje praktyki dyskryminujące wobec podmiotów polskich. Jest to uprawnienie wynikające z prawa wspólnotowego.

Postanowienia dyrektywy 96/67/WE nie ograniczają dostępu do własnej obsługi naziemnej ze względu na wielkość przewozów. Proponowane zniesienie zezwoleń na obsługę własną ma na celu dostosowanie do ww. dyrektywy oraz istniejącego stanu faktycznego (zezwolenia nie są wydawane) – zmiana w art. 173 projektu nowelizacji ustawy – Prawo lotnicze.

Projektowana nowelizacja ustawy – Prawo lotnicze ma również zapewnić, zgodnie z postanowieniami dyrektywy 96/67/WE, przestrzeganie zasady wzajemności, jeżeli chodzi o dostęp do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty. Dyrektywa 96/67/WE daje możliwość wprowadzenia przez państwa członkowskie do ustawodawstwa krajowego mechanizmu wzajemności w zakresie traktowania przedsiębiorców wykonujących czynności obsługi naziemnej z państw trzecich. Propozycja art. 181a projektu nowelizacji ustawy – Prawo lotnicze jest implementacją postanowień art. 20 dyrektywy 96/67/WE.

Przepis art. 176a – w wyniku praktyki stosowania przepisów UE w kraju i w innych państwach europejskich – ustawowo określa zasady wprowadzania ograniczeń dostępu do świadczenia usług obsługi naziemnej w zależności od wielkości ruchu pasażerskiego w danym porcie lotniczym.

Obowiązujący przepis art. 178a ma na celu zapewnienie uczciwej konkurencji między agentami obsługi naziemnej a zarządzającymi lotniskami wykonującymi działalność handlingową. Należy jednak zwrócić uwagę, że wymóg ten w przypadku portów lotniczych o niewielkim ruchu nie znajduje uzasadnienia, gdyż bardzo często dla małych portów lotniczych przychody uzyskiwane ze świadczenia usług obsługi naziemnej stanowią znaczącą pozycję w budżecie i pozwalają na utrzymanie płynności finansowej. Zupełnie inna sytuacja ma miejsce w przypadku dużych lotnisk, które są w stanie w pełni sfinansować swoją działalność wyłącznie z przychodów uzyskiwanych z podstawowej działalności lotniskowej (uzupełnionej przychodami pozalotniczymi).

Proponuje się utrzymanie zakazu subsydiowania krzyżowego jedynie w odniesieniu do portów lotniczych objętych zakresem dyrektywy Rady 96/97 w sprawie dostępu do rynku obsługi naziemnej w portach lotniczych wspólnoty, tj. jedynie tych o ruchu rocznym powyżej 2 mln pasażerów. Zapewni to zgodność ustawodawstwa polskiego z prawem wspólnotowym, przy jednoczesnym umożliwieniu najmniejszym portom lotniczym uzyskiwania dodatkowych przychodów z działalności handlingowej, które będą mogły być przeznaczane na rozwój portu. Jest to niezwykle istotne dla młodego, dynamicznie rozwijającego się polskiego rynku lotniczego, który potrzebuje znaczących

inwestycji w infrastrukturę portową, aby móc utrzymać dotychczasowe tempo wzrostu.

Art. 181b uzupełnia brak w obowiązującej ustawie dotyczący procedury uzgadniania, zatwierdzania warunków i regulaminu konkursu, jak również udzielania zezwoleń przedsiębiorcom wybranym w toku postępowania konkursowego.

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

W art. 195 ust. 5 Prawa lotniczego proponuje się rozszerzenie katalogu form doręczania zezwoleń ogólnych i eksploatacyjnych. Aktualnie zezwolenia te są wydawane w formie decyzji administracyjnej, a w związku z faktem, że ich adresatem są spółki prawa obcego z siedzibą za granicą Rzeczypospolitej Polskiej, skuteczne doręczanie tych zezwoleń zgodnie z przepisami Kodeksu postępowania administracyjnego jest utrudnione i nieefektywne. Ww. przepis stanowi *lex specialis* w stosunku do przepisów K.p.a. Rozszerzenie katalogu form doręczania ww. zezwoleń znacznie ułatwi procedurę i przyspieszy skuteczne doręczanie ww. decyzji.

W art. 196 ust. 2 umożliwia się przewoźnikowi będącemu członkiem UE lub EFTA na prowadzenie sprzedaży przewozów lotniczych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na takich samych zasadach jak przedsiębiorcy polscy. Zasada wzajemności określona w ust. 1 będzie więc dotyczyła tylko przewoźników państw trzecich.

Proponuje się umieszczenie w ustawie przepisu art. 196a, który będzie miał zastosowanie do wszystkich przewoźników lotniczych (polskich, wspólnotowych, z krajów trzecich), wykonujących regularne przewozy lotnicze na trasach do/z oraz na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w zakresie nieobjętym rozporządzeniem 2408/92 oraz planujących wykonywanie operacji na podstawie umowy o podziale trasy (*code-share*) jako przewoźnik umowny bądź faktyczny. Przepis ten:

a) nałoży na ww. przewoźników obowiązek:

- informowania Prezesa ULC o takich operacjach,

- przedstawiania odpowiednich dokumentów (m.in. wyznaczenia, zgodnie z odpowiednią umową o komunikacji lotniczej, ubezpieczenia oraz certyfikatu przewoźnika lotniczego, oraz – w przypadku przewoźników z krajów UE – koncesji),
- b) wprowadzi nowy dokument wydawany przez Prezesa ULC w związku z akceptacją takich operacji (lub odmową) – decyzję o wyrażeniu zgody na operacje code-share, doręczaną w formie pisemnej, telefaksu, poczty elektronicznej lub przy wykorzystaniu teleksowej łączności lotniczej.

Zgodnie z obecnym brzmieniem art. 197 ustawy Prezes ULC może – na wniosek właściwej jednostki samorządu terytorialnego – zarządzić, aby określona trasa o stosunkowo nieznacznym ruchu, lecz ważna dla miasta lub regionu, była obsługiwana na zasadzie obowiązku użyteczności publicznej. Przepisy nie wskazują jednak organu odpowiedzialnego za dofinansowanie nadwyżki kosztów związanych z obsługą takiej trasy. Brak również odniesienia do ww. dofinansowania w art. 22a ustawy, co w praktyce uniemożliwia nakładanie takiego obowiązku.

Mając na uwadze przepisy rozporządzenia Rady nr 2408/92/EWG z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych, zasadne jest doprecyzowanie i uzupełnienie przepisów określających możliwości nałożenia przez Prezesa ULC obowiązku użyteczności publicznej na przewoźnika lotniczego w związku z obsługą określonej trasy lotniczej o stosunkowo nieznacznym ruchu, lecz ważnej dla miasta lub regionu.

Szczegółowy tryb oraz kryteria nakładania przedmiotowego obowiązku określone zostały w ww. rozporządzeniu Rady.

W przypadku nałożenia tego obowiązku na wniosek wojewody lub jednostki samorządu terytorialnego, organ ten powinien partycypować w pokryciu kosztów stanowiących rekompensatę dla przewoźnika lotniczego (przynajmniej w 50 %).

Zasadne jest wpisanie możliwości nałożenia obowiązku nie tylko na wniosek jednostki samorządu terytorialnego czy wojewody, ale również z inicjatywy Prezesa ULC.

Obowiązek użyteczności publicznej powinien być nakładany w drodze procedury konkursowej – informacja o decyzji w sprawie wyznaczenia trasy do obsługi na zasadzie obowiązku użyteczności publicznej wraz z zaproszeniem do składania ofert przez przewoźników powinna zostać – zgodnie z rozporządzeniem 2408/92/WE – podana do publicznej wiadomości. Informacja ta byłaby publikowana w Dzienniku Urzędowym ULC.

Taryfy

Proponowany przepis art. 198 ma zapobiec praktykom stosowanym przez niektórych przewoźników i biura podróży w zakresie niepodawania pełnej kwoty opłaty za lot. W chwili obecnej wysokość opłaty (dopłaty), jaką podaje przewoźnik lotniczy do publicznej wiadomości, znacznie różni się od tej faktycznie pobieranej za wykonaną usługę lotniczą. Szczególnie wyraźnie widać to na przykładzie tzw. przewoźników niskokosztowych, którzy niejednokrotnie w reklamach zamieszczają informacje o przewozach lotniczych np. za 1 zł, informując jedynie, że cena ta nie zawiera tzw. opłat lotniskowych i podatków, co w konsekwencji znacznie podnosi cenę biletu.

Ponadto należy podkreślić, że bardzo często przedmiotowe opłaty (dopłaty) nazywane są przez przewoźników „opłatami lotniskowymi”, zaś w praktyce najczęściej jedynie opłata za pasażera jest rzeczywistą opłatą lotniskową przekazywaną na rzecz zarządzającego lotniskiem.

Ponadto również biura podróży w swoich ofertach podają cenę za wyjazd zagraniczny bez tzw. „opłat lotniskowych”, z tym że wysokość tych „opłat” nie zawsze jest zgodna z opłatami zatwierdzonymi przez Prezesa ULC i stosowanymi w rzeczywistości przez porty lotnicze.

Wobec powyższego faktu proponuje się dodać przepis w ustawie – Prawo lotnicze zobowiązujący przewoźników lotniczych do podawania pełnej

wysokości taryfy za przewóz lotniczy uwzględniającej wszystkie dodatkowe opłaty i dopłaty.

Ad IV.

Proponowane zmiany (art. 94 – 105) w części dotyczącej spraw personelu lotniczego wynikają z dotychczasowej praktyki stosowania przepisów ustawy, a zwłaszcza z konieczności dostosowania przepisów ustawy do nowych wymagań w zakresie licencjonowania wynikających z międzynarodowych przepisów, Aneksu 1 Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) i JAR FCL Zrzeszenia Władz Lotniczych. Dotychczasowe przepisy nie dają także pełnej możliwości nadzoru nad licencjonowaniem personelu lotniczego, a także uznawania kwalifikacji nabytych w innych państwach, w których przepisy dotyczące licencjonowania znacznie różnią się od przepisów polskich.

Zmiany dotyczące licencjonowania personelu lotniczego są związane z potrzebą poprawienia przepisów wdrażających do krajowego porządku prawnego wymagań wynikających z dyrektywy Rady 91/670/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie wzajemnego uznawania licencji personelu pełniącego określone funkcje w lotnictwie cywilnym (Dz. Urz. WE L 373 z 31.12.1991, str. 21; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 6, t. 1, str. 270). Proponowana zmiana wpłynie pozytywnie na ujednoczenie przepisów obowiązujących w Polsce z przepisami funkcjonującymi na terenie pozostałych państw członkowskich Unii Europejskiej. Zaproponowane brzmienie tych przepisów ureguluje w sposób wyczerpujący zagadnienie związane z uznawaniem licencji zarówno wydanych, jak i potwierdzonych przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym zgodnie z Aneksem 1 oraz wymaganiami ustanowionymi przez Zrzeszenie Władz Lotniczych (JAA). Proponowana zmiana zmieni również sytuację osób posiadających świadectwo kwalifikacji wydane przez właściwy organ państwa obcego – tzn. będą one wymagały uznania Prezesa Urzędu (z wyłączeniem

świadczeń kwalifikacji lub innych dokumentów potwierdzających posiadane kwalifikacje, wydanych przez właściwe organy Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, o ile wymagania stawiane przy jego wydaniu nie były łagodniejsze od stawianych w Rzeczypospolitej Polskiej). Takie rozwiązanie jest podyktowane faktem, że w niektórych państwach wymagania konieczne do uzyskania świadectwa kwalifikacji (dotychczas niewymagających uznania Prezesa Urzędu) są o wiele niższe niż te stawiane w Polsce, co przekłada się na niższy poziom umiejętności ich posiadaczy, co może z kolei wpłynąć negatywnie na bezpieczeństwo wykonywanych przez nich czynności lotniczych. Dla osób wykonujących dotychczas operacje lotnicze na terytorium Polski na podstawie świadectw kwalifikacji lub innych równoważnych dokumentów, niewymagających dotychczas uznania Prezesa Urzędu, ustanowiono 6-miesięczny okres, w trakcie którego mają oni obowiązek przedstawienia do uznania ww. dokumentów.

Dodanie art. 95a w projekcie nowelizacji ustawy – Prawo lotnicze (i konsekwentnie dodanie pkt 6 w art. 104 ust. 1) ma na celu ułatwienie wykonywania działalności w zakresie tankowania statków powietrznych. Dodany przepis wskazuje, że do wykonywania czynności tankowania statków powietrznych jest wymagany jedynie dokument określany jako „świadectwo operatora tankowania statków powietrznych” wydawany przez pracodawcę. W dotychczasowym stanie prawnym dokumentem uprawniającym jest licencja wydawana przez Prezesa Urzędu.

Zmiana art. 96 ustawy – Prawo lotnicze wynika z faktu, że po audycie LIST/MEST i otrzymaniu „mutual recognition” od JAA zgodnie z JAR FCL licencje i uprawnienia pilotów samolotowych i śmigłowcowych wydane przez państwa członkowskie JAA są uznawane w innych państwach JAA bez zbędnych formalności. Ma to na celu utrzymanie minimalnych warunków bezpieczeństwa.

Wprowadzenie do polskiego systemu licencjonowania licencji narodowej pilota samolotowego turystycznego oraz pilota szybowcowego jest wynikiem

szerokich oczekiwań społecznych w kraju. Licencja narodowa jest licencją wydawaną według wymagań przepisów krajowych i jest ważna tylko na terytorium kraju, który ją wydał; aby wykonać lot do innego państwa należy uzyskać zezwolenie od władz lotniczych tego państwa – jest to wymóg wynikający z Konwencji Chicagowskiej.

Rozwiązania takie są stosowane w innych państwach Unii Europejskiej, np. w Wielkiej Brytanii. Wymagania do uzyskania licencji narodowej pilota samolotowego turystycznego są ogólnie niższe niż wymagania ICAO, i tak w Wielkiej Brytanii jest to wiek 16 lat zamiast 17 lat oraz mniejszy zakres szkolenia teoretycznego oraz praktycznego. Wymagana praktyka do uzyskania licencji narodowej w Wielkiej Brytanii wynosi 30 godzin, zaś według norm ICAO – 45 godzin. W przypadku licencji narodowej pilota szybowcowego wymagany wiek według ICAO to 16 lat (projekt przewiduje 15 lat).

Ponadto w art. 94 ust. 6 całościowo porządkuje się i uzupełnia katalog członków personelu lotniczego przez dodanie poz. „praktykant kontroler ruchu lotniczego”.

Sprawy czasu pracy i innych warunków wykonywania pracy przez członków załóg statków powietrznych (art. 103) zostaną uregulowane kompleksowo w postaci odrębnej ustawy o czasie pracy w lotnictwie cywilnym.

Ad V.

W projekcie wprowadza się do ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze definicję aktu bezprawnej ingerencji oraz służby ochrony lotniska. Wprowadzenie w ustawie definicji aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym stwarza możliwość zapewnienia podmiotom działającym w obszarze przepisów ustawy oraz jej aktów wykonawczych w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego właściwej interpretacji znaczenia aktu bezprawnej ingerencji, który do chwili obecnej nie został zdefiniowany w materii ustawowej. Treść definicji opiera się m.in. na art. 6 rozporządzenia nr 2320/2002/WE z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiającego wspólne zasady w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego, jednakże zawiera w sobie również elementy występujące w Dokumentie 30 Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC). Zdefiniowanie aktu

bezprawnej ingerencji jest niezwykle istotne w kontekście odpowiedzialności karnej za popełnienie tego czynu.

Natomiast określenie definicji służby ochrony lotniska jest konieczne, gdyż w aktualnym stanie prawnym brakuje tego pojęcia.

Projekt nowelizacji w art. 186b – 186e precyzuje podział zadań i odpowiedzialności między Strażą Graniczną i zarządzającym w zakresie procedury kontroli bezpieczeństwa osób oraz pasażerów i ich bagażu. Wprowadzone zmiany są realizacją zaleceń pokontrolnych zespołów inspekcyjnych UE, ICAO oraz ECAC.

Ponadto w związku z decyzją o zniesieniu kontroli granicznej w obrębie strefy Schengen, z dniem 30 marca 2008 r. również w lotniczych przejściach granicznych, prawo unijne przewiduje dwie kategorie ruchu lotniczego – loty zewnętrzne i wewnętrzne – oznaczające loty w obrębie terytorium państwa członkowskiego i do państw członkowskich, bez lądowania na terytorium państw trzecich.

Aktualnie obowiązujące przepisy prawa krajowego stanowią, że pasażerowie podróżujący w relacjach krajowych i do państw strefy Schengen, po kontroli bezpieczeństwa mogą udać się do jednej strefy zastrzeżonej, natomiast muszą być kontrolowani przez dwie różne służby, przez Straż Graniczną w przypadku lotów wewnętrznych i przez służby podległe zarządzającemu lotniskiem w ruchu krajowym.

Proponowane obecnie rozwiązania zmierzają w kierunku wypracowania przejrzystego systemu ochrony lotnictwa cywilnego, zakładającego odpowiedzialność jednej instytucji za prowadzenie kontroli bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej, bez względu na jej rodzaj – krajowa, wewnętrzna w strefie Schengen, czy też zewnętrzna.

Proponowane zmiany mają na celu przejęcie całości obowiązków w zakresie prowadzenia kontroli bezpieczeństwa przez zarządzających lotniskami, którzy będą realizować to zadanie pod nadzorem Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego współdziałającego w tym zakresie ze Strażą Graniczną. Zarządzający lotniskiem będzie odpowiedzialny za kontrolę bezpieczeństwa

osób, bagażu, ładunków oraz przesyłek pocztowych w związku z przewozem lotniczym oraz osób korzystających z przejść służbowych.

Ponadto zgodnie z projektowanym art. 186b ust. 15 w szczególnie uzasadnionych przypadkach związanych z koniecznością zapewnienia porządku publicznego i bezpieczeństwa publicznego, Komendant Główny Straży Granicznej może, na wniosek Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, skierować funkcjonariuszy Straży Granicznej do wykonywania kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym.

Jednocześnie w art. 11 projektu ustawy zaproponowano, by powyżej wskazane zadania związane z kontrolą bezpieczeństwa w związku z przewozem lotniczym były realizowane, do czasu ich przejęcia przez zarządzających lotniskami (nie dłużej jednak niż do dnia 1 stycznia 2011 r.), przez Straż Graniczną wspólnie ze służbą ochrony lotniska. Szczegóły dotyczące przejęcia przez zarządzającego zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa będą określone w porozumieniu zawartym między właściwym terytorialnie komendantem oddziału Straży Granicznej i zarządzającym lotniskiem.

Kontrolę bezpieczeństwa w rozumieniu przepisów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego Unii Europejskiej oraz przepisów krajowych może wykonywać jedynie operator kontroli bezpieczeństwa (tzw. „screener”) posiadający certyfikat Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w związku z czym w przypadku gdyby Straż Graniczna zaprzestała realizacji zadania kontroli bezpieczeństwa byłoby konieczne wyszkolenie około 1.000 nowych pracowników służby ochrony lotniska, którzy mogliby zastąpić funkcjonariuszy Straży Granicznej wykonujących te zadania w obecnie istniejących portach lotniczych. Aktualnie istniejący w Polsce jedyny cywilny ośrodek (tj. w Przedsiębiorstwie Państwowym Porty Lotnicze) szkolenia operatorów kontroli bezpieczeństwa, tzw. „screenerów” zwiększył swoją roczną „przepustowość” w zakresie szkoleń podstawowych do ok. 300 osób rocznie, z czego na potrzeby zewnętrzne (tj. szkolenie osób niebędących pracownikami PPL), jest w stanie przeznaczyć rocznie 150 miejsc. Ponadto w świetle przepisów rozporządzenia (WE) nr 562/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego wspólnotowy kodeks zasad regulujących przepływ osób przez granice (kodeks graniczny Schengen) – nie ma podziału na loty ściśle krajowe – są loty wewnętrzne (w ramach strefy

Schengen) i loty pozostałe poza tę strefę. Zarządzający lotniskiem nie ma obowiązku w świetle tych przepisów wydzielać w ramach lotów wewnętrznych dodatkowo lotów krajowych.

Projektowany przepis ustanawia także prawo zarejestrowanego agenta do prowadzenia przez niego kontroli bezpieczeństwa, której zakres jest określony w innych przepisach, w tym w aktach prawa unijnego. Takie uprawnienie jest konieczne w celu umożliwienia podmiotowi prawidłowego wykonywania zadań nałożonych na niego na podstawie odrębnych przepisów. Bez możliwości przeprowadzania przez niego kontroli bezpieczeństwa niewykonalne jest stworzenie na terenie Rzeczypospolitej Polskiej instytucji zarejestrowanego agenta, która już funkcjonuje w innych państwach Unii Europejskiej.

Służba ochrony lotniska musi być utworzona w portach lotniczych, a na innych lotniskach w zależności od potrzeb i możliwości finansowych zarządzającego – w ten sposób zostaną odciążone niewielkie lotniska niebędące portami lotniczymi, gdyż powołanie służby ochrony lotniska wiąże się ze sporymi kosztami. Natomiast tam, gdzie taka służba funkcjonuje, będzie ona miała obowiązek przeprowadzania w imieniu zarządzającego kontroli bezpieczeństwa, o której mowa powyżej.

W ust. 10 przyznano Straży Granicznej uprawnienie do przeprowadzania m.in. kontroli poprawności dokonywania kontroli bezpieczeństwa przez podmioty, o których mowa w ust. 1 pkt 2. Pozwoli to na wyeliminowanie ryzyka, że podmiot prywatny dopuści się nieprawidłowości w wykonywaniu nałożonych na niego zadań.

W aktualnym stanie prawnym kontrolę manualną, będącą częścią kontroli bezpieczeństwa, mają prawo wykonywać wyłącznie funkcjonariusze służb państwowych na podstawie odrębnych przepisów – w porcie lotniczym zwykle jest to Straż Graniczna. W związku z nałożeniem na zarządzającego oraz zarejestrowanego agenta obowiązku dokonywania kontroli bezpieczeństwa pojawił się problem właściwego wypełniania przez niego tego zobowiązania, gdyż podlegała mu służba ochrony lotniska (lub specjalistyczna uzbrojona formacja obronna w przypadku zarejestrowanego agenta) nie miała uprawnień do przeglądania zawartości bagażu, ładunku i poczty oraz sprawdzenia, czy

osoba kontrolowana nie przenosi w okryciu wierzchnim przedmiotów zabronionych. Z drugiej strony niezgodne z prawem jest wpuszczenie do strefy zastrzeżonej osób, bagażu, ładunku i poczty, którzy nie zostali wcześniej poddani kontroli bezpieczeństwa. Stąd konieczność wypełnienia tej luki przez wprowadzenie w art. 186b ust. 1 przepisów ustawowych dających podstawę pracownikom służby ochrony lotniska lub specjalnej uzbrojonej formacji ochronnej do właściwego wykonywania nałożonych przez nich zadań.

Natomiast art. 186d ust. 2 precyzuje, czym jest kontrola manualna, tak aby skutecznie odróżnić ją od kontroli osobistej (obejmującej m.in. bezpośrednie sprawdzenie powierzchni ciała), która może być wykonywana wyłącznie przez funkcjonariuszy służb państwowych. Tak uregulowana kwestia kontroli manualnej gwarantuje prawidłowe wykorzystanie wprowadzonych prawem europejskim obligatoryjnych procedur związanych z zapewnieniem ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji. Ponadto prawidłowe przeprowadzenie kontroli manualnej nie narusza nietykalności cielesnej osoby kontrolowanej oraz usprawni proces dokonywania kontroli bezpieczeństwa (wprowadzono wymóg zgody kontrolowanej osoby na przeprowadzenie kontroli przez osobę przeciwnej płci; zgoda osoby kontrolowanej jest również wymagana na objęcie kontrolą manualną oglądu powierzchni ciała tej osoby).

W projekcie uzupełniono jednocześnie w art. 187 upoważnienie do wydania rozporządzenia w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego, tak aby można było w nim uregulować szereg nowych kwestii wprowadzonych niniejszą ustawą. Jednocześnie zmieniono rangę rozporządzenia, mając na uwadze niezwykle dynamiczny rozwój ustawodawstwa unijnego w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego i potrzebę równoległych, szybkich nowelizacji obowiązującego rozporządzenia. Zainteresowane resorty utrzymują możliwość zgłaszania uwag i czynnego udziału w pracach nad nowelizacją przez wydanie opinii w ramach członkostwa w Radzie Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego.

W art. 188 – wychodząc naprzeciw postulatowi środowiska lotniczego – dotyczącemu zróżnicowania kryteriów ochrony w zależności od wielkości lotniska i wykonywanych na nim operacji. Szczegółowe rozwiązania zostaną umieszczone w rozporządzeniu dotyczącym wymogów programów ochrony, jednakże aby

było możliwe zastosowanie tego mechanizmu, jest konieczne umieszczenie omawianego przepisu w akcie rangi ustawy.

Obowiązek z art. 188a dokonywania kontroli przeszłości wynika z przywołanych przepisów unijnych. W polskim prawie brak tego pojęcia i podstawy do dokonywania tych czynności, stąd konieczność uzupełnienia przepisów. Ponadto brak dokonania kontroli przeszłości będzie skutkowało niezaliczeniem audytów unijnych, a poza tym jest niezbędnym elementem zachowania szczelności systemu przepustkowego, co ma wpływ na utrzymanie właściwego poziomu ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji.

Kwestia dotycząca Certyfikatu Członka Załogi (CMC), w tym procedura jego wydawania, była do tej pory uregulowana w zarządzeniu nr 12 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 24 sierpnia 2005 r. w sprawie procedur stosowanych przy wydawaniu Certyfikatu Członka Załogi. Zagadnienia dotyczące wydawania CMC mają charakter powszechnie obowiązujący, tzn. nie mogą zostać uregulowane aktem prawnym o charakterze wewnętrznym, np. w drodze zarządzenia Prezesa ULC, gdyż członkowie personelu lotniczego oraz pokładowego nie są organizacyjnie podlegli organowi wydającemu akt (Prezesowi ULC). Wobec niniejszego kompetencja Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego do wydania CMC powinna wynikać z ustawy – Prawo lotnicze.

Aktualnie art. 189a ustawy – Prawo lotnicze wskazuje tylko, że Rada Ministrów ustali Krajowy Program Ułatwień Lotnictwa Cywilnego z uwzględnieniem przepisów załącznika 9 Konwencji Chicagowskiej. Takie brzmienie poważnie ogranicza możliwość regulacji szeregu zagadnień, które nie są ujęte w załączniku 9, a są istotnymi kwestiami związanymi z ułatwieniami.

Implementacja dyrektywy nr 2004/82/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie zobowiązania przewoźników do przekazywania danych pasażerów (Dz. Urz. UE L 261 z 6.08.2004).

Potrzeba nowelizacji ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.) wynika z konieczności wdrożenia do polskiego porządku prawnego dyrektywy Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r.

w sprawie zobowiązania przewoźników do przekazywania danych pasażerów (Dz. Urz. UE L 261 z 6.08.2004).

Akt ten został przyjęty jeszcze przed przystąpieniem Rzeczypospolitej Polskiej do Unii Europejskiej. Celem dyrektywy jest zapewnienie przez państwa członkowskie skutecznego zwalczania nielegalnej migracji oraz usprawnienia kontroli granicznej. Z uwagi na to, że dotychczas w polskim ustawodawstwie brak było podstaw prawnych do żądania od przewoźnika lotniczego przekazywania danych osobowych pasażerów, którzy zamierzają wjechać na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zaistniała konieczność wprowadzenia nowych regulacji

w ustawie – Prawo lotnicze, określającej m.in. obowiązki przewoźników.

Projekt ustawy, opracowany w tym zakresie przez resort spraw wewnętrznych i administracji, nakłada na przewoźnika lotniczego przewożącego pasażerów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej obowiązek przekazywania danych pasażerów i innych informacji związanych z wykonywanym lotem i przekroczeniem granicy państwowej Rzeczypospolitej Polskiej oraz określa enumeratywnie rodzaje przesyłanych informacji. Obowiązek ten będzie dotyczyć przewoźników wykonujących loty międzynarodowe pasażerskie z państw niebędących członkami Unii Europejskiej i które nie są traktowane na równi z państwami Unii Europejskiej na podstawie umowy w sprawie włączenia tego państwa we wprowadzanie w życie, stosowanie i rozwój dorobku Schengen. Przesłanie informacji następuje na wniosek komendanta placówki Straży Granicznej, wysłany w formie pisemnej lub elektronicznej przewoźnikowi, jeżeli jest to konieczne do zwalczania nielegalnej migracji lub usprawnienia kontroli granicznej. Projekt określa terminy wysyłania wniosku, przekazywania informacji przez przewoźnika oraz okresy, po upływie których przekazane informacje należy usunąć (zniszczyć). W przypadku gdy przekazane informacje są niezbędne do wykonywania przez Straż Graniczną lub inne organy państwowe zadań mających na celu ochronę bezpieczeństwa państwa albo bezpieczeństwa lub porządku publicznego, jest dopuszczalne odstępianie od nakazu usunięcia informacji w terminie 24 godzin od ich otrzymania.

Projekt ustanawia kary pieniężne nakładane na przewoźników w przypadku niewykonania obowiązku ustawowego, tj. gdy nie zostały przekazane informacje albo przekazano informację nieprawdziwą lub zawierającą niepełne dane. Postępowanie w sprawie nałożenia kary pieniężnej wszczyna się na uzasadniony wniosek komendanta placówki Straży Granicznej kierowany do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, jako centralnego organu administracji rządowej właściwego w sprawach lotnictwa cywilnego. Projekt określa wysokość kar pieniężnych od 13 500 zł do 22 500 zł za każdy lot, o którym nie przesłano informacji lub przesłano je niepełne lub nieprawdziwe. Tak określona wysokość kar wiąże się z przewidzianym w dyrektywie obowiązkiem określenia wysokości kary pieniężnej jako ekwiwalentu nie mniej niż 3 000 euro (kara minimalna) i nie mniej niż 5 000 euro (kara maksymalna), po kursie wymiany opublikowanym w Dz. Urz. UE, obowiązującym w dniu wejścia w życie dyrektywy (kurs opublikowany w Dz. Urz. UE C 222/1 z 4.09.2004, s. 1).

Projekt jest spójny z polskim systemem prawnym – do zasad postępowania w sprawach nakładania kar pieniężnych i ich egzekwowania stosuje się Kodeks postępowania administracyjnego oraz ustawę z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz. U. Nr 229, poz. 1954, z późn. zm.). Zasady ochrony danych osobowych, w tym prawo pasażerów do dostępu do danych, ich poprawiania, jak również odpowiedzialność za nieuprawnione przetwarzanie danych, nieusunięcie danych w terminie określonym ustawą, brak powiadomienia pasażerów przez przewoźnika o przetwarzaniu danych osobowych i odbiorcy tych danych są określone w przepisach ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2002 r. Nr 101, poz. 926, z późn. zm.).

Dyrektywa 2004/82/WE obowiązuje od dnia 5 września 2004 r. Jest ona w praktyce stosowana przez Straż Graniczną, niemniej ze względu na obowiązujące metody transpozycji dyrektyw niezbędne jest wprowadzenie odpowiedniej regulacji w prawie krajowym.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej – transponuje dyrektywę Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie zobowiązania przewoźników do przekazywania danych pasażerów (Dz. Urz. UE L 261 z 6.08.2004, str. 74).

Projekt ustawy nie wymaga notyfikacji przepisów technicznych zgodnie z rozporządzeniem 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.).

Ad VI.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Propozycje zmian przepisów regulujących działalność Komisji są podyktowane koniecznością urealnienia procesu badawczego i dostosowania go do obowiązującego prawa krajowego, europejskiego i międzynarodowego oraz do oczekiwań w zakresie prowadzenia profilaktyki bezpieczeństwa wykonywania lotów w lotnictwie cywilnym.

Zmiany dotyczą następujących przepisów:

Art. 134 – odnosi się do kwestii udostępniania informacji uzyskanych podczas procesu badawczego. Jest odzwierciedleniem przepisu zawartego w punkcie 5.12 Aneksu 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Celem wprowadzenia takiego przepisu jest zapobieżenie wykorzystywaniu w niewłaściwy sposób do celów postępowania dyscyplinarnego, cywilnego, administracyjnego lub karnego informacji dobrowolnie składanych przez osoby przesłuchiwane w toku badania zdarzenia lotniczego prowadzonego przez Komisję. Brak tego typu informacji powoduje utrudnienia w procesie badania i negatywne następstwa dla bezpieczeństwa lotów. Wymieniony katalog informacji objętych szczególną ochroną jest wzorowany na przepisach Aneksu 13. Wyniki badań zdarzeń lotniczych są zawarte w raportach końcowych, które to raporty są powszechnie dostępne (raporty te sporządzane są z uwzględnieniem ochrony danych osobowych i nie zawierają informacji personalnych osób fizycznych). Tym samym dostęp do wyników przeprowadzonych badań, różnych podmiotów prowadzących własne postępowania, nie zostanie ograniczony. Należy zwrócić również uwagę, że w chwili obecnej różne podmioty prowadzą własne, niezależne i odrębne postępowania od tych, które prowadzi Komisja, a procedury w nich stosowane, zgodne z różnymi przepisami w zakresie postępowania (np. karnego, administracyjnego czy cywilnego), są w

niektórych sytuacjach odrębne od procedur stosowanych przy badaniu zdarzeń lotniczych prowadzonych wyłącznie w celach profilaktycznych i nienakierowanych na określenie winy czy odpowiedzialności.

Art. 135 – ma na celu doprecyzowanie rozumienia pojęcia „zdarzenie w lotnictwie”. Zgodnie z art. 135a ustawy – Prawo lotnicze oraz dyrektywą 2003/42/WE z dnia 13 czerwca 2003 r., do krajowego systemu obowiązkowego zgłaszania zdarzeń podlegają również zdarzenia, które nie wyczerpują przesłanek zawartych w definicji wypadku, poważnego incydentu czy incydentu lotniczego. Przykładem może być wymieniona w załączniku I do ww. dyrektywy, w części „D. Służby nawigacji lotniczej, obiekty i służby naziemne”, litera (ii) Lądowisko i obiekty lądowiska, w lit. a) sytuacja: „Znaczne rozlewanie paliwa przy operacjach tankowania”. Wprowadzenie poprawki spowoduje jednoznaczną interpretację zakresu zdarzeń podlegających badaniu prowadzonemu przez Komisję.

Ponadto w przepisie tym proponuje się umożliwienie przekazania badań niektórych wypadków użytkownikowi statku powietrznego. Granicą wyznaczającą możliwość przekazania prowadzenia badania użytkownikowi przez Komisję wyznacza maksymalny ciężar startowy statku powietrznego, określony na 2250 kg. Możliwość ta dotyczy przede wszystkim lotnictwa sportowego i rekreacyjnego i decydujący głos w tej sprawie ma Przewodniczący Komisji. Z założenia zmiana ta ma dotyczyć zdarzeń o niewielkich skutkach materialnych, charakterystycznych i występujących dość często, których mimo prowadzenia wieloletniej profilaktyki bezpieczeństwa w tym zakresie nie udaje się unikać. Wprowadzenie poprawki może w przyszłości skutkować obniżeniem kosztów działalności Komisji, jednakże ich wielkość ze względu na pewien stopień „losowości” zdarzeń lotniczych nie jest możliwe nawet do szacunkowego określenia.

W art. 135 – doprecyzowuje się także zasady postępowania przy zaistnieniu zdarzenia lotniczego dotyczącego statków powietrznych nieobjętych obowiązkiem wpisu do państwowego rejestru cywilnych statków powietrznych. Wskazuje się jednoznacznie podmiot, na którym spoczywa obowiązek

określenia przyczyny zdarzenia. Jednocześnie nakłada się na Komisję obowiązek prowadzenia nadzoru nad prowadzonym badaniem.

Art. 136 – zmiana zawarta w tym przepisie jest konsekwencją upoważnienia innych podmiotów niż Komisja do prowadzenia badań zdarzeń lotniczych. Brak tego przepisu stawiał w bardzo trudnej sytuacji podmioty odpowiedzialne za przeprowadzenie badania – użytkownika statku powietrznego, państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym czy zarządzającego lotniskiem – w związku z brakiem uregulowań w tym zakresie.

Przepisy ustawy regulują także kwestie dotyczące Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego w zakresie badania wypadków i poważnych incydentów lotniczych w lotnictwie państwowym. W aktualnym stanie prawnym powoływanie Komisji jest długotrwałe i nie zapewnia możliwości niezwłocznego przystąpienia do badań.

Proponowane zmiany w art. 140 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112, z późn. zm.), dotyczącym Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (KBWL LP), mają na celu usprawnienie sposobu i trybu powoływania tej Komisji, a w szczególności wyeliminowanie czasu oczekiwania na decyzję Ministra Obrony Narodowej o powołaniu Komisji. Zapewni to natychmiastowe i prawnie usankcjonowane rozpoczęcie przez KBWL LP badań wypadków i poważnych incydentów lotniczych w lotnictwie państwowym.

W dotychczasowych przepisach stanowi się również, że decyzję o tym, że incydent bada użytkownik statku powietrznego, podejmuje KBWL LP. Powoduje to, że w przypadku zaistnienia incydentu należałoby powołać Komisję przez Ministra Obrony Narodowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych tylko w tym celu, aby Komisja orzekła, że zaistniałe zdarzenie będzie badał użytkownik statku powietrznego, a następnie została rozwiązana.

Proponowana zmiana w rozporządzeniu MON, aby przewodniczący Komisji był uprawniony do klasyfikowania zdarzeń lotniczych zaistniałych w lotnictwie państwowym i decydował, przez kogo i w jakim zakresie mają być badane, uprości proces rozpoczynania badań.

Dotychczasowe przepisy nie pozwalają usprawnić tego systemu, z uwagi na brzmienie art. 140 ust. 4, które umożliwia Ministrowi Obrony Narodowej określenie, w drodze rozporządzenia, jedynie organizacji oraz szczegółowych zasad funkcjonowania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, liczby jej członków, ich kwalifikacji oraz trybu powoływania i odwoływania, a także szczegółowych zasad wynagradzania ekspertów, biorąc pod uwagę specyfikę i uciążliwość ich pracy.

Proponowana zmiana dotyczy poszerzenia upoważnienia dla Ministra Obrony Narodowej o określenie, w drodze rozporządzenia, sposobu i warunków powoływania i odwoływania Komisji, wzoru legitymacji członka, sposobu zgłaszania, ewidencjonowania oraz udostępniania informacji o zdarzeniach zaistniałych w lotnictwie państwowym, a także czasu pracy i wynagradzania jej członków oraz ekspertów.

W propozycji art. 140 ust. 1c, powołując się na przepisy międzynarodowe dotyczące uprawnień do przeprowadzenia badań poza terytorium państwa polskiego, opieramy się o przepisy ICAO „Badanie wypadków i przestanków wypadków lotniczych” Aneks 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Pozytywne skutki proponowanych zmian to:

- 1) uproszczenie procesu klasyfikowania zdarzeń i podejmowania decyzji o ich badaniu,
- 2) skrócenie do minimum czasu rozpoczęcia badania,
- 3) poprawa jakości wyników badań przez włączenie do nich większej ilości specjalistów,
- 4) bardziej efektywna wymiana wiedzy i doświadczeń między członkami Komisji,
- 5) możliwość prowadzenia nadzoru nad wynikami pracy Komisji przez szefa Inspektoratu oraz pozostałych członków w celu uniknięcia błędów merytorycznych w opracowanym protokole.

Ocenia się, że proponowane zmiany nie spowodują konsekwencji finansowych dla Ministerstwa Obrony Narodowej i Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i

Administracji. W odniesieniu do Ministerstwa Finansów będzie konieczne zapewnienie niewielkich środków finansowych na sfinansowanie kosztów badania wypadków i poważnych incydentów lotniczych w lotnictwie Służby Celnej przez Komisję Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego.

Ad VII.

Do organizacji i działania służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego ASAR (art. 140a – 140c) stosuje się przepisy ratyfikowanej przez Polskę Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w 1944 r. w Chicago, w szczególności załącznik nr 12 „Poszukiwanie i Ratownictwo” oraz inne przepisy wykonawcze przyjęte przez Organizację.

Zgodnie z przepisami międzynarodowymi oraz z praktyką stosowaną w państwach należących do ICAO, do zadań ich administracji należy zapewnienie służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego, a skuteczność stosowania międzynarodowych praktyk i standardów ASAR podlega okresowo ocenie międzynarodowej.

W maju 2005 r., w ramach przedaudytowego światowego przeglądu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym (ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme) opracowywano odpowiedź na ankietę dotyczącą tej sfery (State Aviation Activity Questionnaire 2005). Pytania dotyczące Search and Rescue stanowiły oddzielny rozdział, w którym należało zadeklarować prawno-organizacyjny stan tej służby. W Polsce audyt ICAO może być przeprowadzony na przełomie lat 2007/2008.

Obecne funkcjonowanie systemu ASAR w Polsce normują przepisy, wydane na podstawie ustawy z dnia 31 maja 1962 r. – Prawo lotnicze, a w szczególności zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 16 marca 1983 r. (M. P. z 1983 r. Nr 11, poz. 59). Ta podstawa prawna jest powszechnie kwestionowana, tym bardziej, że zapisane tam rozwiązania zupełnie nie odpowiadają obecnym realiom ustrojowym i strukturom państwa.

Intencją instytucji międzynarodowych, a przede wszystkim ICAO, jest pokrycie działaniem służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego całego obszaru

naszego globu przez powierzanie odpowiedzialności za jej zorganizowanie i utrzymywanie poszczególnym państwom w częściach przestrzeni powietrznej, w której wykonują funkcje wynikające ze zwierzchnictwa.

Podstawowym obszarem, w którym taka służba powinna być zorganizowana, jest Rejon Informacji Powietrznej – FIR (Flight Information Region). Dla każdego Rejonu powinien być ustanowiony organ koordynujący (ośrodek koordynacji) oraz zapewniona dostępność sił i środków przygotowanych do prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych. Zgodnie z ustawą z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej od dnia 1 stycznia 2009 r. zadania ośrodka koordynacji będzie wykonywała Agencja.

Służbę poszukiwania i ratownictwa lotniczego organizuje się jako służbę lotniczą przeznaczoną dla lotnictwa i wykonywaną przez lotnicze siły i środki. Działaniem służby obejmuje się wszystkie statki powietrzne, cywilne i państwowe, bez względu na przynależność państwową.

Służba poszukiwania i ratownictwa lotniczego opiera się o przepisy dotyczące lotnictwa cywilnego i ma charakter cywilny, mimo że często jest wykonywana przez siły wojskowe lub służby państwowe, takie jak: Policja, Straż Graniczna, Służba Ochrony Wybrzeża (Coast Guard). Aktualnie w naszym kraju służba poszukiwania i ratownictwa lotniczego jest niemal w całości wykonywana przez jednostki podległe Ministrowi Obrony Narodowej.

Ad VIII.

Obecnie na realizację zadań określonych w art. 22a, w tym wydatki Urzędu, Urząd Lotnictwa Cywilnego otrzymuje środki pochodzące bezpośrednio z budżetu państwa. Wysokość budżetu Urzędu jest regulowana na poziomie do 10 % planowanych przychodów państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym, tj. Agencji Ruchu Lotniczego (PPL), i pokrywana w szczególności z dochodów z tytułu opłat nawigacyjnych, zgodnie z art. 129 ustawy – Prawo lotnicze.

Zgodnie z rozporządzeniami UE w sprawie jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej ULC jest państwową władzą nadzorującą instytucje zapewniające

służby żeglugi powietrznej, jednakże zgodnie z tymi przepisami instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej mogą ponosić koszty państwowej władzy nadzorującej tylko w zakresie związanym z nadzorem nad tą instytucją.

Zmiana finansowania Urzędu Lotnictwa Cywilnego wiąże się także z przystąpieniem Polski w 2004 r. do Europejskiej Organizacji do Spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL) i zadeklarowaniem przez Rzeczpospolitą Polską gotowości włączenia się w obowiązujący, w ramach tej organizacji, system CRCO. System ten określa zasady oraz sposób ustalania wysokości opłat trasowych, pobieranych przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego, wyrażonych w jednostce unit rate; jest on oparty na wielostronnej umowie w sprawie opłat trasowych oraz obowiązującym od dnia 1 stycznia 2007 r. rozporządzeniu nr 1794/2006/WE z dnia 6 grudnia 2006 r. ustanawiającym wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej (Dz. Urz. UE L 341 z 7.12.2006, str. 3). Zarówno w systemie EUROCONTROL/CRCO, jak i zgodnie z ww. rozporządzeniem UE jest zasadą, że do podstawy kosztowej opłat nawigacyjnych może być wliczona tylko część kosztów finansowania władzy lotniczej (tj. koszty związane z żeglugą powietrzną).

Proponowany model finansowania władzy lotniczej został oparty na środkach generowanych z opłaty lotniczej, o której mowa w art. 25 Prawa lotniczego, w tym na wycenie kosztów podstawowych rodzajów działalności ULC.

Szczegółowe zasady finansowania ULC zostaną określone w drodze rozporządzenia dotyczącego szczegółowego sposobu określania wielkości wydatków ULC, z uwzględnieniem sposobu i trybu planowania budżetowego. Stosowne niezbędne zmiany zostaną dokonane także w rozporządzeniu w sprawie opłat lotniczych.

Podstawowe założenia:

- zapewnienie dalszego, dynamicznego rozwoju lotnictwa cywilnego,
- opłaty za czynności ULC wnoszone do budżetu państwa, finansującego działalność ULC,

- obciążenie kosztami funkcjonowania systemu jego uczestników – korzystających z usług ULC,
- zapewnienie przejrzystości finansowania władzy lotniczej (powiązanie kosztów operacyjnych z przychodami; konsultacje społeczne).

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Wpływ na sektor finansów publicznych

Całościowy wpływ ustawy na sektor finansów publicznych z uwagi na jej szeroki zakres przedmiotowy i podmiotowy jest w tej chwili trudny do oszacowania, z uwagi na niepewność co do skali zachowań odbiorców przepisów ustawy.

Ustawa przyczyni się do absorpcji środków unijnych w obszarze lotnictwa cywilnego.

W przypadku systemu poszukiwania i ratownictwa lotniczego projekt minimalizuje nakłady ponoszone przez budżet państwa na tę służbę. Bazuje ona na istniejących zasobach zarówno po stronie cywilnej, jak i wojskowej. Nie powoduje to konieczności tworzenia dodatkowych struktur obciążających budżet państwa.

Z części budżetu, którą dysponuje minister właściwy do spraw transportu, będą mogły być ewentualnie refundowane koszty lotów na poszukiwanie i ratownictwo wykonywane przez zespoły HEMS Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (20 do 30 lotów w skali roku, ogólny koszt nie przekroczyłby 450 tys. zł).

Koszty utrzymania ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego (Polska Agencja Żeglugi Powietrznej od dnia 1 stycznia 2009 r.) nie powinny przekroczyć 900 tys. zł.

W przypadku finansowania Urzędu Lotnictwa Cywilnego zasada finansowania z budżetu państwa nie ulegnie zmianie; w odniesieniu do innych przychodów inaczej zostaną określone limity wydatków na realizację zadań Urzędu.

Ustawa ma wpływ na podmioty działające na polskim rynku, takie jak:

- przewoźnicy lotniczy,

- operatorzy tzw. lotnictwa ogólnego, tj. prywatni operatorzy statków powietrznych, usługodawcy – wykonawcy prac lotniczych (opryski, gaszenie pożarów, fotografowanie itp.),
- załogi statków powietrznych, w szczególności piloci i ich związki zawodowe,
- organizacje obsługi technicznej,
- organizacje produkujące, projektujące statki powietrzne,
- zarządzający lotniskami użytku publicznego,
- podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej,
- ośrodki szkolenia lotniczego,
- ARL-PPL (a po dniu 1 kwietnia 2007 r. – Polska Agencja Żeglugi Powietrznej).

Podmioty te aktualnie ponoszą część kosztów ULC przez uiszczanie opłat lotniczych za usługi, z których korzystają. Aktualnie – przez przyjętą zasadę oparcia opłat lotniczych na kosztach ULC – należy się spodziewać wzrostu obciążeń ww. podmiotów.

W ustawie proponuje się zniesienie konieczności wnoszenia opłaty skarbowej za czynności urzędowe, za które nie jest pobierana opłata lotnicza, gdyż za czynności podlegające opłacie skarbowej jest pobierana opłata lotnicza.

2. Ocena skutków dla samorządu terytorialnego

W wyniku wprowadzenia przepisów ustawy powinien nastąpić rozwój lotnisk lokalnych i regionalnych i zwiększenie absorpcji środków unijnych.

3. Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje ustawa

Z uwagi na charakter regulowanej materii ustawa ma wpływ na podmioty polskie, z innych państw członkowskich UE oraz państw trzecich, a także na organy władzy publicznej.

W przepisach ustawy odchodzi się od ograniczeń przy zakładaniu lotnisk użytku niepublicznego w stosunku do podmiotów pochodzących z innych państw członkowskich UE.

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

Przepisy projektu ustawy w zakresie przekazywania danych dotyczących pasażerów będą oddziaływać na następujące podmioty:

- 1) przewoźników lotniczych,
- 2) komendantów właściwych terytorialnie placówek Straży Granicznej,
- 3) obywateli Rzeczypospolitej Polskiej i cudzoziemców, którzy przekraczają granicę państwową.

4. Konsultacje społeczne

Ustawa powstała w ramach prac międzyresortowego Zespołu skupiającego nie tylko przedstawicieli różnych resortów, ale także przedstawicieli portów lotniczych, przewoźników krajowych i zagranicznych, stowarzyszeń i innych podmiotów działających w lotnictwie.

W ustawie w maksymalnym stopniu, w ramach polityki transportowej, starano się uwzględnić wszystkie zgłaszane wnioski i opinie, z odpowiednim uwzględnieniem potrzeb tzw. małego lotnictwa.

Mając na uwadze postulat związku zawodowego pilotów liniowych, w ustawie nie zamieszczono regulacji dotyczącej czasu i warunków pracy członków załóg statków powietrznych, gdyż jest planowana odrębna ustawa w tym przedmiocie.

Projekt ustawy został przekazany do uzgodnień międzyresortowych. Do projektu ustawy nie zgłosił uwag Generalny Inspektor Ochrony Danych Osobowych.

Projekt ustawy został przekazany do zaopiniowania przez podmioty zrzeszające przewoźników lotniczych: IATA, Rada Przedstawicieli Linii Lotniczych w Polsce „BARIP”, AOPA POLAND, Aeroklub Polski. Uwagi do projektu zgłosiła Rada Przedstawicieli Linii Lotniczych w Polsce „BARIP”. Uwagi te dotyczyły doprecyzowania w art. 202a ust. 1 projektu, że przepis ten dotyczy przekroczenia granic zewnętrznych państw członkowskich oraz uściślenia art. 202a ust. 4 ze względu na to, że coraz więcej przewoźników lotniczych korzysta przy odprawie pasażerów z firm zewnętrznych. BARIP podniósł również, że przewoźnicy lotniczy celem gromadzenia danych pasażerskich dokonują stosownych ustawień w swoich systemach odpraw z wyprzedzeniem. Jednak nie jest możliwe dostarczenie danych dla wybranego rejsu, jeżeli nie dokonano odpowiedniego ustawienia w systemie odpraw na danej trasie w momencie jej „uruchamiania”. Uwagi te nie zostały uwzględnione w projekcie. Odnosząc się do ww. uwag, należy zauważyć, że zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 562/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. ustanawiającym wspólnotowy kodeks zasad regulujących przepływ osób przez granice (kodeks graniczny Schengen), Straż Graniczna jest organem właściwym do wykonywania kontroli na granicach zewnętrznych UE. Jednakże do czasu stosowania pełnego dorobku Schengen przez Rzeczpospolitą Polską jest utrzymana kontrola graniczna osób przekraczających granice także z państw UE, w tym państw strefy Schengen. Tym samym z chwilą przystąpienia naszego kraju do stosowania całego dorobku Schengen i zniesienia kontroli granicznej na granicach (w ruchu) między państwami członkowskimi UE, loty te stracą status lotów międzynarodowych, a kontrola graniczna przestanie być wykonywana wobec pasażerów tych lotów. W takiej sytuacji wnioski o przekazanie danych osobowych pasażerów odbywających loty między państwami strefy Schengen nie będą formułowane. Odnosząc się do uwagi dotyczącej art. 202a ust. 4 nowelizowanej ustawy, należy zauważyć, że zgodnie z dyrektywą obowiązek przesyłania danych spoczywa na przewoźnikach, tym samym właściwy komendant placówki może wystąpić z wnioskiem o przekazanie informacji jedynie do przewoźnika, a nie do innego podmiotu wykonującego czynności odpraw na

zlecenie przewoźnika. Natomiast kwestia możliwości dostarczania danych osobowych, z uwagi na stosowany system odprawy, ma charakter techniczny. System powinien umożliwiać przesyłanie danych w przypadku wniosku uprawnionego organu.

5. Wpływ na rynek pracy

Ustawa wpłynie pozytywnie na rynek pracy, gdyż rozwój i budowa nowych lotnisk oraz ich eksploatacja stworzy nowe miejsca pracy.

6. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Ustawa wywrze pozytywny wpływ w tym zakresie, gdyż stworzenie uproszczonych, czytelnych warunków i procedur w zakresie inwestycji lotniskowych, zarządzania lotniskami, sprawowania nadzoru oraz wykonywania przewozów i usług lotniczych wpłynie korzystnie na przedsiębiorców w branży lotniczej.

7. Wpływ na sytuację regionów

Jednym z celów podejmowanych działań legislacyjnych było stworzenie podstaw prawnych do uaktywnienia lotnisk regionalnych i przewozów z tych lotnisk, a także wprowadzenie do systemu prawnego pojęcia lotniska lokalnego jako obiektu zaspokajającego zbiorowe potrzeby ludności. Należy się więc spodziewać rozwoju tych regionów na bazie działalności lotniczej.

8. Biuletyn Informacji Publicznej.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt ustawy został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Organizacje o charakterze lobbingsowym wymienione w rejestrze podmiotów wykonujących zawodową działalność lobbingsową (bip.mswia.gov.pl) nie zgłosiły zainteresowania pracami nad projektem ustawy.

07/03si