



**Opinia do ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw
(druk nr 1223)**

I. Cel i przedmiot ustawy

Celem ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw jest zharmonizowanie polskiego ustawodawstwa w tym zakresie z przepisami Unii Europejskiej. Opiniowana ustawa nowelizująca, jak to wynika z uzasadnienia do rządowego projektu (druk sejmowy nr 2113), zmierza do realizacji, zgodnie z prawem i praktyką UE w obszarze lotnictwa cywilnego, programu "Propozycje kierunkowych zmian legislacyjnych w zakresie lotnictwa cywilnego", jak również wprowadza mechanizmy prawne służące wdrażaniu przyjętego przez Radę Ministrów "Programu Rozwoju Sieci Lotnisk i Lotniczych Urzędzeń Naziemnych".

Ustawa w zakresie swej regulacji wprowadza do polskiego porządku prawnego szereg dyrektyw, w tym m.in. dyrektywę 2004/82/WE Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie zobowiązania przewoźników do przekazywania danych pasażerów (Dz. Urz. UE L 261 z 06.08.2004, str. 24; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 19, t. 7, str. 74, z późn. zm.).

Przewidywane w noweli zmiany wynikają z konieczności dostosowania prawodawstwa polskiego do rozporządzeń Unii Europejskiej tj.:

- 1) rozporządzenia Komisji (WE) nr 1702/2003 z dnia 24 września 2003 r. ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących, stanowiących przepisy wykonawcze do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego

- i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE,
- 2) rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i urządzeń, a także w sprawie zatwierdzania organizacji i personelu wykonujących takie zadania, stanowiących przepisy wykonawcze do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE,
 - 3) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1107/2006/WE z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą,
 - 4) rozporządzenia Komisji (WE) nr 1315/2007 z dnia 8 listopada 2007 r. w sprawie nadzoru nad bezpieczeństwem w zarządzaniu ruchem lotniczym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2096/2005,
 - 5) rozporządzenia Komisji (WE) nr 8/2008 z dnia 11 grudnia 2007 r. zmieniającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 w odniesieniu do wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych mających zastosowanie do komercyjnego transportu lotniczego,
 - 6) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE,
 - 7) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002,
 - 8) rozporządzenia Komisji nr 820/2008/WE z dnia 8 sierpnia 2008 r. ustanawiającego środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych standardów dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego,
 - 9) rozporządzenia nr 1008/2008/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty.

W myśl uzasadnienia ustawa zawiera regulacje 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.

Mając na względzie powyższe cele opiniowana ustawa nowelizująca wprowadza zmiany w części dotyczącej ustawy – Prawo lotnicze, w następujących grupach zagadnień:

- statki powietrzne, bezpieczeństwo lotnicze, kompetencje Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, opłaty lotnicze i finansowanie Urzędu Lotnictwa Cywilnego,
- lotniska, lądowiska, nieruchomości, eksploatacja i zarządzanie lotniskami, obowiązki zarządzającego, wykonywanie zadań przez służby państwowe na lotniskach, opłaty lotniskowe, certyfikacja oraz lotnicza działalność gospodarcza,
- przewozy lotnicze, koordynacja i organizacja rozkładów lotów, sprzedaż dokumentów przewozowych, zezwolenia, obsługa naziemna, taryfy,
- personel lotniczy,
- ochrona lotnictwa cywilnego,
- badanie wypadków i incydentów lotniczych,
- służba poszukiwania i ratownictwa "ASAR",
- czas pracy w lotnictwie cywilnym,
- kary administracyjne.

Opiniowany akt prawny ponadto wprowadza zmiany w ustawie z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2005 r. Nr 234, poz. 1997, z późn. zm.), z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. z 2005 r. Nr 145, poz. 1221, z późn. zm.), z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. Nr 249, poz. 1829, z późn. zm.) oraz z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227, z późn. zm.).

II. Przebieg prac legislacyjnych

Opiniowana ustawa została uchwalona na 92. posiedzeniu Sejmu w dniu 13 maja 2011 r. w oparciu o projekt rządowy, który został przedłożony Sejmowi przez Radę Ministrów w dniu 9 czerwca 2009 r. (druk sejmowy nr 2113).

Pierwsze czytanie projektu ustawy odbyło się na posiedzeniu sejmowej Komisji Infrastruktury w dniu 2 lipca 2009 r. Podczas tego posiedzenia została powołana Podkomisja nadzwyczajna do rozpatrzenia rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw. W trakcie prac wymienionej Podkomisji zgłoszono szereg poprawek, a istotne wątpliwości dotyczyły w szczególności:

- 1) opłaty lotniczej wraz z zasadami finansowania Urzędu Lotnictwa Cywilnego,
- 2) czasu pracy w lotnictwie cywilnym,
- 3) ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji oraz
- 4) przewozu lotniczego

W związku powyższym Rząd został obowiązany do ponownego przeanalizowania wymienionych zagadnień i przedłożenia stosownych propozycji zmian. Propozycje te zostały złożone w dniu 2 grudnia 2010 r. w formie poprawki do rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze.

W efekcie prac parlamentarnych nad projektem przedmiotowej ustawy, które zostały zawarte w sprawozdaniu sejmowej Komisji Infrastruktury (druk sejmowy nr 4087), propozycje zmian z przedłożenia rządowego uległy zasadniczym modyfikacjom.

Ponadto należy wskazać, że w wymienionym sprawozdaniu zamieszczone zostały także 2 wnioski mniejszości. W pierwszym z nich wnioskodawcy proponowali, aby aktem bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym był bezprawny i celowy akt polegający na przekazaniu nieprawdziwej informacji zagrażającej bezpieczeństwu lotu oraz niezapewnieniu bądź uniemożliwieniu sprawnej pracy urządzeń na lotnisku, w przypadku gdy powoduje to zakłócenie ruchu lotniczego lub funkcjonowania lotniska lub zagrożenie bezpieczeństwa lotów. Natomiast w drugim wniosku mniejszości wnioskodawcy proponowali usunięcie nowych regulacji dotyczących wykonywania zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym.

W trakcie drugiego czytania projektu na posiedzeniu Sejmu w dniu 29 kwietnia 2011 r. zostało wniesionych 20 poprawek. W związku z powyższym projekt został ponownie skierowany do Komisji Infrastruktury w celu rozpatrzenia zgłoszonych poprawek (dodatkowe sprawozdanie druk sejmowy nr 4087-A). Należy dodać, że poprawki nr 5, 7 i 11 zostały wycofane.

Podczas trzeciego czytania na posiedzeniu Sejmu w dniu 13 maja 2011 r. nie uzyskały poparcia wnioski mniejszości oraz poprawka nr 15, która dotyczyła wprowadzenia regulacji odnośnie do badania wypadku lotniczego z udziałem statku powietrznego, na pokładzie którego znajdował się Prezydent RP, Marszałek Sejmu,

Marszałek Senatu lub Prezes Rady Ministrów. Natomiast pozostałe poprawki zostały przyjęte. Do najistotniejszych należą poprawki mające na celu:

- zmianę przepisów w rozdziale 2a dotyczącym opłaty lotniczej i wpłaty lotniczej,
- wprowadzenie przepisu, w myśl którego w przypadku cofnięcia wniosku o dokonanie czynności urzędowej wiążącej się z powstaniem kosztów dodatkowych w trakcie jej trwania, wnioskodawca obowiązany będzie do uiszczenia kosztów odpowiadających poniesionym przez Urząd wydatkom,
- umożliwienie spółce kapitałowej z siedzibą na terytorium Konfederacji Szwajcarskiej uzyskania zezwolenia na założenie lotniska użytku publicznego,
- wprowadzenie przepisu, w myśl którego od orzeczenia komisji lekarskiej centrum medycyny lotniczej lub lekarza orzecznika osobie zainteresowanej przysługuje odwołanie do Naczelnego Lekarza w terminie 14 dni od dnia otrzymania orzeczenia.

III. Uwagi ogólne

1. Przedmiotowa ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia szeregu dyrektyw Wspólnot Europejskich. Należy jednak zauważyć, że dyrektywa, o której mowa w art. 1 pkt 1 pkt 3 – tj. dyrektywa 94/56/WE **została uchylona** przez art. 25 rozporządzenia PE i R (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz. Urz. UE L 295 z 12.11.2010, str. 35). Ponadto dyrektywa, której mowa w art. 1 pkt 1 pkt 11 – tj. dyrektywa 2006/23/WE **została uchylona** przez art. 2 rozporządzenia PE i R (WE) nr 1108/2009 z dnia 21 października 2009 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 216/2008 w zakresie lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej oraz uchylające dyrektywę 2006/23/WE (Dz. Urz. UE L 309 z 24.11.2009 r., str. 51). W związku z powyższym należy wprowadzić stosowne poprawki uwzględniające fakt uchylenia wskazanych dyrektyw i ich ewentualne konsekwencje.
2. W art. 1 w pkt 126 w lit. b, w ust. 1c znajduje się odesłanie do przepisów rozporządzenia nr 2320/2002/WE. Należy jednak zauważyć, że rozporządzenie to zostało uchylone przez Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz. Urz. UE L 97

z 09.04.2008, str. 72). Wobec powyższego należy wprowadzić odpowiednią zmianę w tym przepisie oraz w art. 1 w pkt 151, w art. 209a w ust. 1, a także w załączniku nr 1 ust. 1 ustawy - Prawo lotnicze.

3. W art. 1 w pkt 8 w lit. b, w ust. 10 w pkt 1, w pkt 10, w art. 22c we wprowadzeniu do wyliczenia, w pkt 27 w lit. d, w ust. 8, w pkt 66 w lit. a, w ust. 1 we wprowadzeniu do wyliczenia i w lit. b, w ust. 1a we wprowadzeniu do wyliczenia, w pkt 81 w lit. c, w ust. 8 w zdaniu wspólnym, w pkt 84 w lit. c w ust. 8, w pkt 125, w art. 187 w zdaniu wspólnym, w pkt 128, w art. 189 w ust. 2 i w 3 w zdaniu wspólnym, w pkt 131, w art. 191 w ust. 14 oraz w pkt 144 w lit. a, w pkt 1 w wytycznych dotyczących treści poszczególnych rozporządzeń nakazuje się uwzględniać przepisy Unii Europejskiej. Tak określonym wytycznym można postawić zarzut pozorności. Odsyłają, bowiem "do (...) postanowień, które prawodawca musiałby brać pod uwagę, niezależnie od tego, czy tego rodzaju odesłanie sformułowano"¹. Zamieszczenie w przepisie upoważniającym pełnych wytycznych dotyczących treści rozporządzenia jest konstytucyjnym warunkiem poprawności przepisu upoważniającego. Zasada niedopuszczalności powołania się na przepisy prawa wspólnotowego została potwierdzona w dokumencie "Wytyczne polityki legislacyjnej i techniki prawodawczej. Zapewnienie efektywności prawa Unii Europejskiej w polskim prawie krajowym" opublikowanym przez Urząd Komitetu Integracji Europejskiej i zaakceptowanym przez Rządowe Centrum Legislacji. Zgodnie z tym dokumentem "w wytycznych, nie należy zamieszczać ogólnych klauzul nakazujących ministrowi branie pod uwagę prawa Unii Europejskiej w regulowanej dziedzinie" a jedyny wyjątek dotyczy transpozycji dyrektywy w przypadku, gdy "z uwagi na konkretne uregulowanie danej sprawy w dyrektywie ustawodawca krajowy nie ma swobody w kształtowaniu treści rozporządzenia i jest to jedyna wytyczna, którą minister powinien się kierować". Mając powyższe na uwadze należy w wymienionych przepisach wprowadzić poprawki w celu prawidłowego sformułowania wytycznych.

¹ S. Wronkowska, M. Zieliński, *Komentarz do zasad techniki prawodawczej*, Warszawa 2004, s. 153.

IV. Uwagi szczegółowe

1. Art. 1 pkt 64. W art. 103 ust. 1 i 2 został uregulowany czas pracy członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu. Czas ten nie może przekraczać 8 godzin na dobę i przeciętnie 40 godzin na tydzień w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 3 miesięcy. Przepis ten ma charakter regulacji szczególnej, która wyłącza stosowanie przepisów Kodeksu pracy w takim zakresie, w jakim sama reguluje daną kwestię. Oznacza to, m.in. wyłączenie stosowania art. 129 § 1, zgodnie z którym czas pracy nie może przekraczać 8 godzin na dobę i przeciętnie 40 godzin w przeciętnie pięciodniowym tygodniu pracy w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 4 miesięcy. W związku z powyższym wydaje się zasadnym doprecyzowanie powyższej regulacji w tym zakresie.

Propozycja poprawki:

- w art. 1 w pkt 64, w art. 103 w ust. 1 i 2 wyrazy "na tydzień" zastępuję się wyrazami "w przeciętnie pięciodniowym tygodniu pracy";

2. Art. 1 pkt 88 lit. b, ust. 1e i 1f. W myśl art. 134 ust. 1 w celu zapobiegania wypadkom i incydentom lotniczym komisje, o których mowa w art. 17 (Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej "Komisją") oraz art. 140 (Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego), prowadzą badania okoliczności i przyczyn zaistniałych wypadków i incydentów lotniczych. Konstrukcja powyższego przepisu oraz analiza dodawanych ust. 1a-1f w art. 134, pozwala wnioskować, że jest to regulacja, która dotyczy obydwu wymienionych komisji. Jednakże pewne wątpliwości w tym zakresie może nasuwać redakcja ust. 1e i ust. 1f. W myśl art. 134 ust. 1e badania okoliczności i przyczyn zaistniałych wypadków i incydentów lotniczych są prowadzone przez Komisję niezależnie od postępowania przygotowawczego, sądowego, sądowo-administracyjnego, administracyjnego lub czynności związanych z likwidacją szkody. Natomiast zgodnie z art. 134 ust. 1 wymienione badania prowadzi także Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego. Analogiczna redakcja występuje w art. 134 ust. 1f. W związku powyższym pojawia się wątpliwość, co do intencji ustawodawcy w tym zakresie tzn. czy celowo we wskazanych przepisach nie została uwzględniona Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego. W przypadku, gdy regulacja ta miałaby również obejmować Komisję Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, należy wprowadzić stosowne poprawki.

Propozycja poprawki:

Propozycja poprawki:

- w art. 1 w pkt 88 w lit. b:

a) w ust. 1e po wyraz "Komisję" zastępuje się wyrazami "komisje, o których mowa w art. 17 oraz art. 140,"

b) w ust. 1f wyraz "Komisji" zastępuje się wyrazami "komisji, o których mowa w art. 17 oraz art. 140,";

3. W myśl art. 1 pkt 95 lit. b, ust. 1b Komisja Lotnictwa Państwowego może prowadzić badania wypadków i poważnych incydentów lotniczych zaistniałych poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w których uczestniczyły statki powietrzne lotnictwa państwowego, jeżeli przewidują to umowy międzynarodowe, których Rzeczpospolita Polska jest stroną, albo jeżeli właściwy organ obcego państwa przekaze **Komisji** uprawnienia do przeprowadzenia badania, albo jeżeli sam nie podjął badania. W świetle przyjętych rozwiązań Komisja Lotnictwa Państwowego powoływana jest przez Ministra Obrony Narodowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych na okres jednego roku. Natomiast na podstawie art. 17 w ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. –Prawo lotnicze przy ministrze właściwym do spraw transportu działa niezależna, stała Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, prowadząca badania wypadków i incydentów lotniczych, która w dalszej części ustawy jest zwana "**Komisją**". Biorąc pod uwagę redakcję art. 1 pkt 95 lit. b, ust. 1b mogą pojawić się ewentualne wątpliwości, której z tych Komisji organ obcego państwa może przekazać uprawnienia do przeprowadzenia badania. W związku powyższym wydaje się zasadnym przyjęcie poprawki, mającej na celu usunięcie ewentualnych wątpliwości interpretacyjnych. Analogiczna sytuacja występuje w art. 1 w pkt 95 w lit. e, w ust. 4.

Propozycja poprawki:

- w art. 1 w pkt 95 w lit. b, w ust. 1b oraz w lit. e, w ust. 4 wyraz "Komisji" zastępuje się wyrazami "tej Komisji";

4. Art. 1 pkt 109 lit. b, ust. 3 pkt 2. W myśl art. 166 ust. 3 pkt 2 do wniosku o udzielenie koncesji wnioskodawca jest obowiązany dołączyć dokument potwierdzający dysponowanie przez wnioskodawcę co najmniej jednym zarejestrowanym na terytorium Wspólnoty statkiem powietrznym, którego jest właścicielem albo który użytkuje na podstawie umowy o czasowym oddaniu statku powietrznego bez załogi, o której mowa

w art. 2 pkt 24 rozporządzenia nr 1008/2008/WE. W powołanym art. 2 pkt 24 rozporządzenia nr 1008/2008/WE zawarta jest definicja "umowy leasingu bez załogi", która oznacza umowę między przedsiębiorstwami, na mocy której statek powietrzny jest eksploatowany na podstawie certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) leasingobiorcy. Natomiast zgodnie z art. 709¹ Kodeksu cywilnego przez umowę leasingu finansujący zobowiązuje się, w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa, nabyć rzecz od oznaczonego zbywcy na warunkach określonych w tej umowie i oddać tę rzecz korzystającemu do **używania** albo używania i pobierania pożytków przez czas oznaczony, a korzystający zobowiązuje się zapłacić finansującemu w uzgodnionych ratach wynagrodzenie pieniężne, równe co najmniej cenie lub wynagrodzeniu z tytułu nabycia rzeczy przez finansującego. W związku z powyższym wydaje się, że w art. 166 ust. 3 pkt 2 należy doprecyzować, iż wnioskodawca jest obowiązany dołączyć dokument potwierdzający, że użytkuje statek powietrzny na podstawie umowy o czasowym oddaniu statku powietrznego **do używania** bez załogi.

Propozycja poprawki:

- w art. 1 w pkt 109 w lit. b, w ust. 3 w pkt 2 po wyrazach "statku powietrznego" dodaje się wyrazy "do używania";

5. Art. 1 pkt 120, art. 178 ust. 1 pkt 2. W określonych w ustawie przypadkach zarządzający lotniskiem, agent obsługi naziemnej lub przewoźnik lotniczy są obowiązani zapewnić odpowiedni poziom usług, a także bezpieczeństwa, ochrony urządzeń, statków powietrznych, wyposażenia oraz osób, potwierdzony certyfikatem, o którym mowa w art. 160 ust. 3 pkt 4. Należy jednak zauważyć, że art. 160 ust. 3 pkt 4, do którego następuje odesłanie, nie mówi o certyfikacie, lecz o czynnościach, które podlegają certyfikacji. W związku powyższym wydaje się zasadnym doprecyzowanie w tym zakresie art. 178 ust. 1 pkt 2.

Propozycja poprawki:

- w art. 1 w pkt 120, w art. 178 w ust. 1 w pkt 2 po wyrazie "certyfikatem" dodaje się wyrazy "w zakresie";

6. Art. 1 pkt 124, art. 186c ust. 1 zdanie drugie. W myśl tego przepisu na Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego został nałożony obowiązek prowadzenia **rejestru zarejestrowanych agentów**. Ponadto zgodnie z art. 188b ust. 7 Prezes Urzędu prowadzi **rejestr osób posiadających certyfikat członka załogi statku powietrznego**. Należy

zauważyć, że ustawodawca nakładając na Prezesa Urzędu obowiązki w powyższym zakresie jednocześnie nie przewidział regulacji, które określałyby zakres danych gromadzonych w poszczególnych rejestrach. W związku z tym wydaje się zasadnym rozważenie możliwości uzupełnienia przyjętych rozwiązań we wskazanym zakresie.

7. Art. 5 wprowadza zmianę w ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko poprzez dodanie w art. 72 w ust. 1 pkt 19. Należy jednak zauważyć, że uchwalona w dniu 13 maja 2011 r. ustawa o zmianie ustawy - Prawo atomowe oraz niektórych innych ustaw również wprowadza zmianę w wymienionej ustawie poprzez dodanie pkt 19 w art. 72 w ust. 1. Nowelizacja ustawy - Prawo atomowe ma wejść w życie z dniem 1 lipca 2011 r. Jednakże z uwagi na to, że nie zakończyły się jeszcze prace legislacyjne nad tą ustawą, to nie można z całą pewnością stwierdzić, że termin ten zostanie zachowany. W związku z powyższym należy wprowadzić poprawkę redakcyjną, która umożliwi bezkolizyjne wprowadzenie zmian w ustawie, o której mówi art. 5, niezależnie od daty wejścia w życie nowelizacji ustawy – Prawo atomowe.

Propozycja poprawki:

- art. 5 otrzymuje brzmienie:

"Art. 5. W ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227, z późn. zm.) w art. 72 w ust. 1 dodaje się pkt 20 w brzmieniu:

"20) decyzji o zezwoleniu na założenie lotniska – wydawanej na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.).";

8. Art. 6 jest przepisem przejściowym w zakresie regulacji spraw dotyczących czynności urzędowych objętych obowiązkiem uiszczenia opłaty lotniczej. Konstrukcja wymienionego przepisu budzi zastrzeżenia, co do jej prawidłowości, a tym samym czytelności dla jego adresatów. Z redakcji przepisu nie wynika w sposób jednoznaczny, jakie sprawy wszczęte i niezakończone przed wejściem w życie przedmiotowej ustawy ustawodawca chce uregulować w określony sposób. W świetle dotychczas

obowiązujących przepisów kwestie dotyczące opłat lotniczych były uregulowane w art. 25 ustawy - Prawo lotnicze, a minister właściwy do spraw transportu określał, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, w drodze rozporządzenia, wykaz czynności urzędowych podlegających opłacie oraz wysokość lub sposób ustalania stawek opłat lotniczych. Natomiast w przepisie przejściowym w odniesieniu do spraw dotyczących czynności urzędowych objętych obowiązkiem uiszczenia opłaty lotniczej wszczętych i nie zakończonych przed wejściem w życie nowych regulacji ustawodawca posługuje się jednostkami redakcyjnymi, które właśnie zostały wprowadzone. W związku powyższym wydaje się zasadnym wprowadzenie poprawki, która spowoduje, że wymieniony przepis będzie bardziej czytelny dla jego adresatów, a jednocześnie zachowane zostaną intencje ustawodawcy w tym zakresie.

Propozycja poprawki:

- w art. 6:

- a) w ust. 1 wyrazy "art. 26a ust. 1 pkt 1, 4 i 5 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie art. 26a–26n tej" zastępuje się wyrazami "art. 25 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, w zakresie o którym mowa w art. 26a ust. 1 pkt 1, 4 i 5 ustawy zmienianej w art. 1, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie art. 1 pkt 13",
- b) w ust. 2 wyrazy "art. 26a ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą" zastępuje się wyrazami "art. 25 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, w zakresie o którym mowa w art. 26a ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy zmienianej w art. 1";

- 9. W art. 12 w ust. 1 i 3 znajduje się odesłanie odpowiednio do art. 95f oraz art. 95g ust.1 ze wskazaniem, że brzmienie tych przepisów zostało nadane niniejszą ustawą tj. ustawą z dnia 13 maja 2011 r. o zmianie ustawy - Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw. Należy jednak zauważyć, że wymieniona ustawa nie nadaje nowego brzmienia art. 95f i 95g, lecz są to nowe przepisy wprowadzane do ustawy. W związku z powyższym zastosowanie wyrażenia "w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą" jest niewłaściwe i może być mylące dla adresatów tych norm.

Propozycja poprawki:

- w art. 12 w ust. 1 i w ust. 3 skreśla się wyrazy "w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą,";

10. W myśl art. 16 ust. 1 zezwolenia udzielone agentom obsługi naziemnej przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy w odniesieniu do kategorii usług, o których mowa w art. 176 ustawy zmienianej w art. 1, zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane, nie dłuższy jednak niż 7 lat od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. Biorąc pod uwagę redakcję powołanego przepisu oraz jego charakter wydaje się zasadnym doprecyzowanie, że odesłanie następuje do art. 176 w jego dotychczasowym brzmieniu.

Propozycja poprawki:

- w art. 16 w ust. 1 po wyrazach " ustawy zmienianej w art. 1" dodaje się wyrazy "w brzmieniu dotychczasowym";

11. W art. 1 w pkt 27, w art. 54 w ust. 1 ustawodawca wprowadził podział na lotniska użytku publicznego i **lotniska użytku wyłącznego** (w świetle dotychczas obowiązujących przepisów lotniska dzieliły się na lotniska użytku publicznego oraz lotniska użytku niepublicznego). W celu zachowania jednolitej terminologii, jaką posługuje się ustawa należy wprowadzić poprawkę uwzględniającą zmieniony podział lotnisk w załączniku nr 6 w tabeli 1 w części III w podczęści 3.13, w ust. 14, gdzie jako rodzaj czynności urzędowej zostało wyszczególnione przeprowadzenie procesu zatwierdzania programu ochrony **lotniska użytku niepublicznego**.

Propozycja poprawki:

- w załączniku nr 6 w tabeli 1 w części III w podczęści 3.13, w ust. 14 wyraz "niepublicznego" zastępuje się wyrazem "wyłącznego";

12. Poprawki językowe:

- w art. 1 w pkt 120, w art. 179 w ust. 11 wyraz "Zezwolenie" zastępuje się wyrazem "Zezwolenia";

- w art. 1 w pkt 151, w art. 209a wyraz "ustanawiające" zastępuje się wyrazami "ustanawiającego".

Danuta Drypa
Główny legislator

Mirosław Reszczyński
legislator