



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IV kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-52-04

Druk nr 2705

Warszawa, 23 marca 2004 r.

Pan
Marek Borowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o zmianie ustawy - Prawo lotnicze wraz z projektami podstawowych aktów wykonawczych,

co do którego Rada Ministrów zadeklarowała, że ma na celu dostosowanie polskiego ustawodawstwa do prawa Unii Europejskiej.

Jednocześnie, zgodnie z wymogami art. 34 ust. 5 Regulaminu Sejmu, przekazuję, przetłumaczone na język polski, teksty przepisów Unii Europejskiej, do których ma być dostosowane prawo polskie.

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

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

Z wyrazami szacunku

(-) Leszek Miller

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy – Prawo lotnicze¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112 oraz z 2003 r. Nr 210, poz. 2036) wprowadza się następujące zmiany:

1) po art. 71 dodaje się art. 71a i 71b w brzmieniu:

„Art. 71a. 1. Prezes Urzędu, z uwzględnieniem zasady zrównoważonego podejścia oraz bodźców ekonomicznych, może, w drodze decyzji administracyjnej, wprowadzić ograniczenia lub zakazy wykonywania przez samoloty operacji lotniczych, w celu ograniczenia hałasu emitowanego na lotnisku.

2. Ograniczenia i zakazy, o których mowa w ust. 1, wprowadza się biorąc pod uwagę przewidywane koszty i korzyści ich wprowadzenia oraz charakterystykę lotniska.

3. Decyzję, o której mowa w ust. 1, wydaje się w uzgodnieniu z właściwym terytorialnie wojewodą oraz po przeprowadzeniu konsultacji z podmiotami, które mają lub mogą mieć interes faktyczny lub prawny we wprowadzeniu ograniczeń lub zakazów wykonywania operacji lotniczych, w szczególności z zarządzającym lotniskiem oraz z właściwym

komitetem przewoźników, jeżeli został on utworzony.

4. Decyzję, o której mowa w ust. 1, wydaje się przy uwzględnieniu, w odpowiednim zakresie, informacji określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 7.
5. Informacje, o których mowa w ust. 4, zarządzający lotniskiem dostarcza Prezesowi Urzędu na jego wniosek.
6. Organy i jednostki właściwe ze względu na rodzaj informacji, o których mowa w ust. 4, obowiązane są do ich dostarczania Prezesowi Urzędu lub zarządzającemu lotniskiem na wniosek Prezesa Urzędu.
7. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw środowiska określi, w drodze rozporządzenia:
 - 1) lotniska, na których mogą być wprowadzone ograniczenia i zakazy, o których mowa w ust. 1,
 - 2) samoloty, w stosunku do których mogą być wprowadzone ograniczenia lub zakazy, o których mowa w ust. 1,
 - 3) rodzaje ograniczeń lub zakazów, o których mowa w ust. 1, oraz wyłączeń od nich, a także sposoby ich wprowadzania,
 - 4) zakres informacji wymaganych do wydania decyzji, o której mowa w ust. 1

-- mając na względzie potrzebę ograniczenia lub zmniejszenia uciążliwości hałasu na lotnisku lub w jego otoczeniu, kierując się zasadą zrównoważonego podejścia.

Art. 71b. 1. Przez zasadę zrównoważonego podejścia rozumie się wybór metod i środków zmierzających do ograniczenia hałasu na lotnisku i w jego otoczeniu polegających na:

- 1) ograniczaniu hałasu emitowanego przez samoloty (zmniejszenie poziomu hałasu źródła),
 - 2) odpowiednim planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym – zgodnie z odrębnymi przepisami,
 - 3) odpowiednim zarządzaniu ruchem lotniczym w celu zmniejszenia uciążliwości hałasu na lotnisku i w jego otoczeniu,
 - 4) wprowadzaniu ograniczeń i zakazów lotów samolotów na określonym lotnisku.
2. Wyboru metod i środków, o których mowa w ust. 1, dokonuje się biorąc pod uwagę:
- 1) zasadę niedyskryminacji przewoźników lotniczych i producentów samolotów,
 - 2) konieczność zastosowania środków, które nie byłyby bardziej restrykcyjne niż jest to konieczne ze względu na ochronę środowiska na określonym lotnisku.”;

2) w art. 95 po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. Świadectwa kwalifikacji oraz inne dokumenty stwierdzające posiadane kwalifikacje wydane dla specjalności, o których mowa w ust. 2, wydane przez upoważniony organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej, nie wymagają uznania przez Prezesa Urzędu.”;

3) w art. 96 po ust. 5 dodaje się ust. 5a w brzmieniu:

„5a. Licencja wydana lub potwierdzona przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej dla specjalności personelu lotniczego, o których mowa w art. 94 ust. 6 pkt 1, uznawana jest w Rzeczypospolitej Polskiej za ważną na równi z licencją polską, chyba że wymagania stawiane przy jej wydaniu były łagodniejsze od stawianych w Rzeczypospolitej Polskiej.”;

4) w art. 119 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw środowiska może, w drodze rozporządzenia, wprowadzić ograniczenia lub zakazy lotów dla statków powietrznych niespełniających wymogów ochrony środowiska w zakresie ochrony przed hałasem oraz warunki i sposoby wprowadzania wyłączeń od tych zakazów, mając na względzie przeciwdziałanie oddziaływaniu lotnictwa cywilnego na środowisko oraz wymagania wynikające z przepisów międzynarodowych.”;

5) w art. 121 w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) zarządzanie przepływem ruchu lotniczego, polegające na optymalizacji natężenia tego ruchu z uwzględnieniem konieczności zmniejszania uciążliwości hałasu na lotnisku i w

jego otoczeniu.”.

Art. 2. Ustawa wchodzi w życie z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej.

¹⁾ Przepisy niniejszej ustawy wdrażają postanowienia:

- dyrektywy 2002/30/WE z dnia 26 marca 2002 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń działalności w związku z hałasem w portach lotniczych Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 85 z 28.03.2002),
- dyrektywy 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).

Dane dotyczące ogłoszenia aktów prawa Unii Europejskiej, zamieszczone w niniejszej ustawie, z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej dotyczą ogłoszenia tych aktów w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej – wydanie specjalne.

UZASADNIENIE

I. Przedmiot regulacji

Projektowana nowelizacja ustawy z dnia 31 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112 oraz z 2003 r. Nr 210, poz. 2036) obejmuje swoim zakresem sprawy związane z wdrożeniem do krajowego systemu prawnego:

- dyrektywy 2002/30/WE w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń działalności w związku z hałasem w portach lotniczych Wspólnoty – w zakresie nieuregulowanym w przepisach ustawy – Prawo ochrony środowiska oraz aktach wykonawczych do tej ustawy oraz ustawy – Prawo lotnicze

oraz dostosowaniem istniejących regulacji krajowych do :

- dyrektywy 91/670/EWG w sprawie wzajemnego uznawania licencji personelu pełniącego określone funkcje w lotnictwie cywilnym – w zakresie, w jakim dostosowanie nie będzie mogło nastąpić w drodze nowelizacji rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego.

Z uwagi na konieczność realizacji zobowiązań w zakresie uzyskania pełnej zgodności Prawa lotniczego z prawem Unii Europejskiej proponuje się jako dzień wejścia w życie projektowanej nowelizacji dzień przystąpienia Rzeczypospolitej Polskiej do Unii Europejskiej. Proponowane zmiany stanowią kontynuację działań dostosowawczych zapoczątkowanych uchwaleniem Prawa lotniczego w dniu 31 lipca 2002 r., jako tzw. ustawy unijnej oraz nowelizacją tej ustawy zawartą w projekcie tzw. ustawie horyzontalnej.

II. Zakres proponowanych zmian

Art. 1 pkt 2 i 3

- Postanowienia dyrektywy 91/670/EWG w sprawie wzajemnego uznawania licencji personelu pełniącego określone funkcje w lotnictwie cywilnym w aspekcie licencjonowania zostały już częściowo uwzględnione w Prawie lotniczym, z uwagi jednak na postanowienia art. 94 Prawa lotniczego,

nakazujące stosowanie przepisów dotyczących licencjonowania odpowiednio do świadectw kwalifikacji, dokonano stosownego uzupełnienia w tym zakresie przepisów Prawa lotniczego.

- Uzupełniono również regulację zawartą w przepisie art. 94 ust. 5 – ustanawiającą możliwość uznania licencji wydanych przez organ obcego państwa o obowiązek takiego uznania w przypadku licencji wydanych przez państwa członkowskie Unii Europejskiej.

Art. 1 pkt 1 i 5

Postanowienia związane z wdrożeniem dyrektywy 2002/30/WE (tzw. hałasowej) dotyczą generalnie uszczegółowienia materii dotyczącej hałasu wokół lotnisk. Z uwagi na fakt, że zagadnienia z zakresu dokonywania ocen oddziaływania na środowisko inwestycji oraz ich planowania są uregulowane w Prawie ochrony środowiska zmiany dotyczące ustawy – Prawo lotnicze polegają na uregulowaniu zagadnień wprowadzenia ograniczeń operacji lotniczych wykonywanych na lotniskach, ze względu na ochronę środowiska przed hałasem, w szczególności na zamieszczeniu upoważnienia dla Ministra Infrastruktury do określenia warunków oraz sposobów wprowadzenia przez Prezesa ULC częściowego lub całkowitego zakazu operacji lotniczych na lotniskach. Uzupełniono również przepis art. 121 ust. 1 pkt 3 Prawa lotniczego, regulujący zagadnienia z zakresu zarządzania ruchem lotniczym, o kwestie dotyczące ograniczenia hałasu na lotniskach. Projektowana regulacja zobowiązuje właściwe organy i jednostki do dostarczenia informacji dotyczących ochrony środowiska przed hałasem na lotnisku. Obowiązki te dotyczyć będą właściwych organów terenowych, zobowiązanych do gromadzenia tych informacji i wymienionych w art. 376 pkt 1-3 Prawa ochrony środowiska.

Art. 1 pkt 4

Konieczność nowelizacji art. 119 ust. 5 Prawa lotniczego wynika z potrzeby ustanowienia ram dla pełnej implementacji dyrektywy 89/629/WE oraz dyrektywy 92/14/WE, a ściślej – upoważnienia do ustanowienia przez Prezesa Urzędu wyjątków od zakazów wprowadzonych rozporządzeniem. Wyżej wymienione dyrektywy ustanawiają zakaz wykonywania lotów przez statki powietrzne niespełniające wymagań rozdziału 3 tomu 1 załącznika 16 do Konwencji o

międzynarodowym lotnictwie cywilnym. W odróżnieniu od upoważnienia zawartego w proponowanym art. 71a ust. 7 przepis ten upoważnia do ustanowienia zakazu wykonywania lotów przez statki powietrzne, których emisja hałasu przekracza limity określone w wyżej wymienionym rozdziale 3. Delegacja proponowana w art. 71a ust. 7 upoważnia natomiast do określenia zakazów wykonywania lotów na określonym lotnisku, ze względu na problem hałasu występujący na konkretnym lotnisku, niezależnie od tego, czy statki powietrzne wykonujące operacje lotnicze na tym lotnisku spełniają normy ustanowione na podstawie art. 119 ust. 5.

III. Ocena przewidywanych skutków społeczno-gospodarczych wynikających z projektu (OSR)

1) skutki wprowadzenia regulacji

Przewiduje się, że proponowane zmiany nie spowodują poważniejszych, nieznanych wcześniej, skutków społeczno-gospodarczych. Generalnie dotyczą one sfery pozabudżetowej: przewoźników, pilotów, zarządzających portami lotniczymi i zasadniczy trzon tych regulacji już istnieje w systemie prawnym. Proponowane zmiany wpłyną na poprawienie stanu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym i ochronę środowiska oraz zapewnią pełniejsze włączenie lotnictwa cywilnego w system rozwiązań europejskich z uwzględnieniem niezbędnych potrzeb polskich podmiotów. Materia uregulowana w projekcie była konsultowana ze środowiskiem lotniczym w ramach prac prowadzonych nad projektem rozporządzenia w sprawie zakazów lotów dla statków powietrznych niespełniających wymogów ochrony środowiska w zakresie ochrony przed hałasem oraz projektem tzw. ustawy horyzontalnej. W projekcie uwzględniono propozycje Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”.

2) skutki finansowe dla budżetu państwa

Regulacja nie ma wpływu na budżet państwa oraz budżety jednostek sektora finansów publicznych. Przewiduje się powstanie ewentualnych dodatkowych kosztów po stronie zarządzających lotniskami w związku z ochroną środowiska przed hałasem w portach lotniczych.

3) wpływ regulacji na rynek pracy

Regulacja zawarta w projekcie nie będzie miała wpływu na rynek pracy.

4) wpływ regulacji na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki

Regulacja nie ma bezpośredniego wpływu na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki.

5) wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Regulacja nie ma bezpośredniego wpływu na sytuację i rozwój regionalny.

UZASADNIENIE DOSTOSOWAWCZEGO CHARAKTERU PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY – PRAWO LOTNICZE

Zasadniczym celem nowelizacji ustawy – Prawo lotnicze jest wdrożenie do polskiego systemu prawnego postanowień dyrektywy 2002/30/WE w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń działalności w związku z hałasem w portach lotniczych Wspólnoty. Projekt doprecyzowuje również przepisy ustawy – Prawo lotnicze dotyczące materii regulowanej dyrektywą 91/670/EWG w sprawie wzajemnego uznawania licencji personelu lotniczego pełniącego funkcję w lotnictwie cywilnym, poprzez wprowadzenie, w formie przepisu ustawowego, obowiązku uznawania przez polskie władze lotnicze licencji wydawanych przez państwa członkowskie Unii Europejskiej.

Zgodnie z postanowieniami dyrektywy 2002/30/WE projektowana regulacja wprowadza, w odniesieniu do wszelkich działań zmierzających do ograniczenia hałasu w portach lotniczych, zasadę tzw. zrównoważonego podejścia. Zasada ta przewiduje metody i środki polegające na zmniejszaniu poziomu hałasu u źródła, właściwym planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, właściwym zarządzaniu operacyjnym (organizacji ruchu lotniczego), oraz ograniczaniu działalności poprzez wprowadzanie ograniczeń dostępu statków lotniczych do określonych portów lotniczych. Ograniczenia działalności mają charakter środka ostatecznego, można je bowiem stosować w sytuacji, kiedy ocena wszystkich pozostałych dostępnych metod redukcji hałasu wykazuje, że osiągnięcie celów wyznaczonych w dyrektywie 2002/30/WE nie jest możliwe w inny sposób. Projekt stanowi, że organem upoważnionym do wydawania decyzji o ograniczeniu lub zakazie wykonywania przez samoloty operacji lotniczych (ograniczenia działalności) będzie Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Projektowana ustawa implementuje wyłącznie te przepisy dyrektywy 2002/30/WE, które mają charakter materii ustawowej. Pozostałe przepisy tej dyrektywy wraz z załącznikami zostaną wdrożone do polskiego porządku prawnego w drodze rozporządzenia wykonawczego, które będzie wydane na podstawie projektowanego art. 71a ust. 7.



**URZĄD
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ**

MINISTER
Prof. dr hab. Danuta Hübner

Min. DH- 1032 /04/DPE/msz

Warszawa, 18.03. 2004 r.

Pan
Aleksander Proksa
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia o zgodności projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze, z prawem Unii Europejskiej, wyrażona na podstawie art. 2 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. Nr 106 poz. 49), przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Minister Danutę Hübner, działającą z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej.

W związku z przedłożonym projektem (pismo nr RM 10-52-04; Nowy Tekst), pozwałam sobie wyrazić następującą opinię:

- I. Celem nowelizacji ustawy – Prawo lotnicze jest wdrożenie do polskiego systemu prawnego postanowień dyrektywy 2002/30/WE w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń działalności w związku z hałasem w portach lotniczych Wspólnoty – w zakresie nieuregulowanym w przepisach dotyczących ochrony środowiska (ustawa – Prawo ochrony środowiska oraz akty wykonawcze do tejże ustawy) oraz w ustawie – Prawo lotnicze. Ponadto, projektowana regulacja dostosowuje obowiązującą ustawę do dyrektywy 91/670/WE w sprawie wzajemnego uznawania licencji personelu lotniczego pełniącego funkcję w lotnictwie cywilnym – w zakresie, w jakim dostosowanie nie będzie mogło nastąpić w drodze nowelizacji rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego.
- II. Dyrektywa 2002/30 nakłada na Państwa Członkowskie obowiązek stosowania tzw. *zrównoważonego podejścia* do rozwiązywania problemów hałasu w portach lotniczych (art. 4 ust. 1 dyrektywy). Zrównoważone podejście ma polegać na (art. 2 lit. g dyrektywy):

- zmniejszaniu hałasu samolotów u źródła,
- właściwym planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym,
- właściwym zarządzaniu operacyjnym (organizacji ruchu lotniczego),
- ograniczaniu działalności poprzez wprowadzanie ograniczeń dostępu statków lotniczych do określonych portów lotniczych.

Projekt ma zapewnić prawidłowe i kompletne wdrożenie dyrektywy 2002/30/WE na dwa sposoby - poprzez wpisanie bezpośrednio do ustawy – Prawo lotnicze tych przepisów dyrektywy, które ze względu na swój charakter (materia ustawowa) nie mogą znaleźć się w aktach wykonawczych, natomiast w stosunku do pozostałych jej przepisów nie znajdujących odzwierciedlenia w prawie polskim - poprzez umieszczenie w ustawie odpowiedniej delegacji do wydania rozporządzenia wykonawczego. Należy uznać, że projekt realizuje powyższy cel w sposób właściwy. Artykuł 71 a, dodawany artykułem 1 pkt. 1 projektu, wprowadza bowiem w odniesieniu do działań mających na celu ograniczanie hałasu na lotnisku „zasadę zrównoważonego podejścia” (art. 4 ust. 1 w zw. z art. 2 lit. g dyrektywy), uwzględnioną również w nowym brzmieniu art. Art. 121 ust. 1 pkt.3 ustawy – Prawo lotnicze (art. 1 pkt. 5 projektu). Z kolei art. 71 b ust. 7, dodawany artykułem 1 pkt. 1 projektu, zawiera delegację do wydania przez ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw środowiska rozporządzenia wykonawczego, którego zakres zapewni implementację art. 2 lit. a - d oraz art. 6–9, 11 oraz załącznika I i II do dyrektywy 2002/30/WE.

- III. Uznając, że projektowana regulacja w zaproponowanym brzmieniu wykazuje co do zasady zgodność z prawem Unii Europejskiej, należy jednocześnie wskazać na niekompletność implementacji dyrektywy 2002/30/WE w zakresie przepisu art. 5 ust. 2. Odnosi się on do przepisów dyrektywy 85/337/EWG w sprawie oceny skutków niektórych publicznych i prywatnych projektów w środowisku naturalnym w ten sposób, iż uzależnia ocenę wpływu projektów portów lotniczych na środowisko zgodnie z dyrektywą 85/337/EWG od spełnienia, w możliwie szerokim zakresie, warunków, o których mówi dyrektywa 2002/30/WE w załączniku II. Ponadto, punkt 13 preambuły do dyrektywy 2002/30/WE wyraźnie wskazuje, że treść dyrektywy 85/337/EWG, która to dyrektywa została wdrożona do ustawy – Prawo ochrony środowiska, może być, w odniesieniu do projektów rozbudowy portu lotniczego,

traktowana tylko jako częściowo spełniająca wymogi oceny zawarte w dyrektywie 2002/30/WE. Biorąc powyższe pod uwagę, wydaje się zatem, że niezbędna jest analiza dokonana przez Ministra Środowiska czy konieczna będzie taka nowelizacja ustawy – Prawo ochrony środowiska, która zapewniłaby odpowiednią korelację polskich przepisów wdrażających ww. dyrektywy, czyli ustawy – Prawo lotnicze po uwzględnieniu proponowanych w projekcie zmian oraz ustawy – Prawo ochrony środowiska, w sposób przewidziany w art. 5 ust. 2 dyrektywy 2002/30/WE.

Należy również uzupełnić odnośnik do tytułu ustawy o tytuły dyrektyw wdrażanych niniejszą ustawą wraz z ich adresami publikacyjnymi.

IV. W konkluzji pozwalam sobie stwierdzić, że projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz ustawy – Prawo ochrony środowiska, jest zgodny z prawem Unii Europejskiej, z zastrzeżeniem uwag poczynionych w pkt. III niniejszej opinii.

Z poważaniem,

Do uprzejmej wiadomości:

Pan
Marek Pol
Wiceprezes Rady Ministrów
Minister Infrastruktury

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY ¹⁾

z dnia.....

w sprawie ograniczeń i zakazów wykonywania przez samoloty operacji lotniczych na określonych lotniskach²⁾

Na podstawie art. 71a ust. 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz.U. Nr 130, poz. 1112 oraz z 2003 r. Nr 210, poz. 2036) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) lotniska, na których mogą być wprowadzone ograniczenia i zakazy wykonywania przez samoloty operacji lotniczych, w celu ograniczenia hałasu emitowanego na lotnisku;
- 2) samoloty, w stosunku do których mogą być wprowadzone ograniczenia lub zakazy, o których mowa w pkt 1;
- 3) rodzaje ograniczeń lub zakazów, o których mowa w pkt 1 oraz wyłączeń od nich, a także sposoby ich wprowadzania;
- 4) zakres informacji wymaganych do wydania decyzji o wprowadzeniu ograniczeń i zakazów, o których mowa w pkt 1.

§ 2. 1. Rozporządzenie stosuje się do cywilnych poddźwiękowych samolotów z napędem odrzutowym, posiadających maksymalną masę startową nie mniejszą niż 34000 kg albo mieszczących, zgodnie z typem samolotu, więcej niż dziewiętnaście miejsc pasażerskich, z wyłączeniem miejsc przeznaczonych wyłącznie dla załogi.

2. Przepisów niniejszego rozporządzenia nie stosuje się do ograniczeń wykonywania przez samoloty operacji lotniczych, wprowadzanych w wyniku drobnych zmian technicznych i nie stwarzających dodatkowych kosztów dla użytkowników statków powietrznych.

§ 3. Użyte w niniejszym rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) skumulowany margines hałasu – suma różnic pomiędzy dopuszczalnym poziomem hałasu, a poziomem hałasu określonym w świadectwie zdatności statku powietrznego w zakresie hałasu, według pomiarów dokonywanych w trzech punktach referencyjnych; dopuszczalny poziom hałasu oraz punkty referencyjne, o których mowa w ust. 2, określa Rozdział 3, część II Tomu 1 Załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z 1963 r. Nr 24, poz. 137 i 138, z 1969 r. Nr 27, poz. 210 i 211, z 1976 r. Nr 21, poz. 130 i 131, Nr 32, poz. 188 i 189 i Nr 39, poz. 227 i 228, z 1984 r. Nr 39, poz. 199 i 200, z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447 oraz z 2002 r. Nr 58, poz. 527);

- 2) samolot marginalnie zgodny – samolot o skumulowanym marginesie hałasu wynoszącym nie więcej niż 5 EPNdB (efektywnie odczuwalny hałas w decybelach).

§ 4. 1. W celu ochrony środowiska przed hałasem, na lotnisku, w którym, w ciągu ostatnich trzech lat kalendarzowych było wykonywanych średnio nie mniej niż 50 000 operacji lotniczych rocznie, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego może wprowadzić ograniczenia i zakazy wykonywania operacji lotniczych przez samoloty marginalnie zgodne, polegające na:

- 1) zakazie zwiększania liczby operacji lotniczych wykonywanych na lotnisku w stosunku do roku poprzedniego – po upływie 6 miesięcy od dnia przeprowadzenia oceny poziomu hałasu;
- 2) nakazie zmniejszenia przez każdego z przewoźników lotniczych liczby operacji lotniczych wykonywanych na lotnisku o nie więcej niż 20% w stosunku do roku poprzedniego – po upływie nie mniej niż 6 miesięcy od dnia ustanowienia zakazu, o którym mowa w pkt 1.

2. W przypadku lotniska Łódź-Lublinek, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego może wprowadzić ograniczenia i zakazy, o których mowa w ust. 1, również w stosunku do samolotów innych niż marginalnie zgodne, jeżeli samoloty te nie spełniają wymagań określonych w Rozdziale 4, części II Tomu 1 Załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.

§ 5. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego może wydać zgodę na wykonanie określonej operacji lotniczej z pominięciem ograniczeń i zakazów, o których mowa w § 4, jeżeli:

- 1) operacja lotnicza wykonywana przez samolot ma charakter wyjątkowy i nie uzasadnia jego objęcia ograniczeniami, których mowa w § 4;
- 2) samolot wykonuje lot o charakterze niezarobkowym, w celu jego przebudowy, naprawy lub obsługi.

§ 6. 1. Ograniczenia i zakazy, o których mowa w § 4, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego ogłasza w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w terminie:

- 1) 6 miesięcy przed dniem ich wejścia w życie – w przypadku zakazów, o których mowa w § 4 ust. 1 pkt 1;
- 2) 1 roku przed dniem ich wejścia w życie – w przypadku nakazów, o których mowa w § 4 ust. 1 pkt 2

- jednak nie później niż w terminie 2 miesięcy przed rozpoczęciem najbliższego sezonu eksploatacyjnego.

2. O wprowadzeniu ograniczeń, o których mowa w § 4, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego powiadamia Komisję Europejską oraz właściwe organy państw członkowskich Unii Europejskiej.

§ 7. Zakres informacji wymaganych do wydania decyzji o wprowadzeniu ograniczeń i zakazów, o których mowa w § 4, stanowi załącznik do rozporządzenia.

§ 8. Do dnia 29 marca 2012 r., przepisów § 4 – 6 nie stosuje się do obcych cywilnych samolotów zarejestrowanych we właściwych rejestrach państwach rozwijających się, spełniających łącznie następujące warunki:

- 1) wykonywały operacje lotnicze w porcie lotniczym położonym na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej w okresie od dnia 31 grudnia 2001 r. do dnia 1 stycznia 2006 r.;

2) w okresie, o którym mowa w pkt 1, były zarejestrowane we właściwym rejestrze państwa rozwijającego się.

§ 9. Zachowują moc ograniczenia i zakazy wprowadzone przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

§ 10. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej.

MINISTER INFRASTRUKTURY

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 marca 2002 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz.U. Nr 32, poz. 302 oraz z 2003 r. Nr 19, poz. 165, Nr 141, poz. 1359 i Nr 232, poz. 2322).

²⁾ Przepisy niniejszego rozporządzenia wdrażają postanowienie dyrektywy 2002/30/WE z dnia 26 marca 2002 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń działalności w związku z hałasem w portach lotniczych Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 85 z 28.03.2002).
Dane dotyczące ogłoszenia aktu prawa Unii Europejskiej, zamieszczone w niniejszym rozporządzeniu, z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej, dotyczą ogłoszenia tego aktu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej – wydanie specjalne.

Zakres informacji wymaganych do wydania decyzji o wprowadzeniu ograniczeń i zakazów wykonywania przez samoloty operacji lotniczych

1. Opis portu lotniczego, zawierający informacje o przepustowości portu lotniczego, jego lokalizacji i otoczeniu, charakterystyce i wielkości ruchu lotniczego oraz charakterystyce poszczególnych dróg startowych.
2. Informacja o zamierzonych celach w zakresie ochrony środowiska w porcie lotniczym.
3. Mapy akustyczne dla obecnego roku oraz lat poprzednich, w tym ocena liczby osób dotkniętych hałasem emitowanym przez statki powietrzne oraz opis metody obliczeniowej zastosowanej do opracowania map akustycznych. Jeżeli jest to możliwe mapy akustyczne dla obecnego roku oraz lat poprzednich oraz ocenę liczby osób dotkniętych hałasem emitowanym przez statki powietrzne wykonuje się przy zastosowaniu co najmniej wspólnych wskaźników hałasu L_{den} i L_{night} .
4. Prognozowana mapa akustyczna zawierająca ocenę liczby osób prawdopodobnie dotkniętych hałasem samolotów, wraz z rozróżnieniem obszarów mieszkaniowych istniejących i nowo zbudowanych.
5. Opis działań podjętych w celu zredukowania hałasu emitowanego przez statki powietrzne w porcie lotniczym, w szczególności w zakresie zagospodarowania przestrzennego; programów izolacji dźwiękowej, procedur operacyjnych, wprowadzonych ograniczeń w wykonywaniu operacji lotniczych (limity poziomu hałasu, ograniczenia i zakazy nocne, dodatkowe opłaty, preferencyjne użytkowanie dróg startowych, trasy preferowane ze względu na hałas) oraz monitorowania hałasu.
6. Projekt rozbudowy portu lotniczego, w szczególności w celu zwiększenia przepustowości lotniska, rozbudowy dróg startowych lub terminalu – jeżeli rozbudowa taka jest przewidywana oraz charakterystyka przewidywanego przyszłego ruchu lotniczego i jego szacowany wzrost.
7. Opis skutków zmiany przepustowości lotniska – w przypadku zmiany tej przepustowości.
8. Opis przewidywanych skutków nie podejmowania działań w celu zredukowania hałasu emitowanego przez statki powietrzne w porcie lotniczym.
9. Opis alternatywnych działań możliwych do podjęcia w celu zredukowania hałasu emitowanego przez statki powietrzne w porcie lotniczym, wraz z kryteriami ich wyboru, opisem kosztów ich wprowadzenia, podmiotowego i czasowego zakresu ich działania oraz opisem ich skuteczności.
10. Opis przewidywanych skutków podjęcia działań, o których mowa w pkt 9, w szczególności skutków dla środowiska naturalnego, użytkowników lotniska, pasażerów, osób zamieszkujących w pobliżu lotniska, innych portów lotniczych i przedsiębiorców.
11. Opis przyczyn wyboru działań, o których mowa w pkt 9, wraz z uzasadnieniem.

Uzasadnienie

Konieczność wydania rozporządzenia wynika z wejścia w życie, z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej, ustawy o zmianie ustawy - Prawo lotnicze i zawartego w nim, w art. 71a ust. 7, upoważnienia do określenia, w drodze rozporządzenia,

- 1) lotnisk, na których mogą być wprowadzone ograniczenia i zakazy wykonywania przez samoloty operacji lotniczych, w celu ograniczenia hałasu emitowanego na lotnisku;
- 2) samolotów, w stosunku do których mogą być wprowadzone ograniczenia lub zakazy, o których mowa w pkt 1;
- 3) rodzajów ograniczeń lub zakazów, o których mowa w pkt 1 oraz wyłączeń od nich, a także sposobów ich wprowadzania;
- 4) zakresu informacji wymaganych do wydania decyzji o wprowadzeniu ograniczeń i zakazów, o których mowa w pkt 1.

Projektowane rozporządzenie ma na celu implemetację Dyrektywy Nr 2002/30/WE z dnia 26 marca 2002 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzania ograniczeń działalności w związku z hałasem w portach lotniczych Wspólnoty.

Projektowane rozporządzenie będzie regulowało zasady wprowadzenia w Polsce ograniczeń i zakazów wykonywania operacji lotniczych przez tzw. samoloty marginalnie zgodne (a więc takie, które jedynie w niewielkim stopniu spełniają wymagania Rozdziału 3, części II Tomu 1 Załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.) na lotniskach, w których wykonywanych jest średnio nie mniej niż 50 000 operacji lotniczych rocznie. W przypadku lotniska Łódź-Lublinek, będącego miejskim portem lotniczym w rozumieniu dyrektywy 2002/30/WE, projekt rozporządzenia wprowadza też możliwość objęcia ograniczeniami i zakazami wykonywania operacji lotniczych przez samoloty inne niż marginalnie zgodne, jeżeli jednak nie spełniają wymagań Rozdziału 4, części II Tomu 1 Załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., ustanawiającego wymagania surowsze niż Rozdział 3.

Ocena skutków regulacji (OSR)

Regulacja zawarta w projekcie nie ustanawia wymogów surowszych niż wynikające z obowiązujących przepisów UE. Regulacja zawarta w rozporządzeniu nie będzie miała wpływu na rynek pracy, rozwój regionalny oraz konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki. Rozporządzenie nie spowoduje również skutków finansowych dla budżetu państwa oraz budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY ¹⁾

z dnia.....

w sprawie zakazów lotów dla statków powietrznych niespełniających wymogów ochrony środowiska w zakresie ochrony przed hałasem²⁾

Na podstawie art. 119 ust. 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz.U. Nr 130, poz. 1112 oraz z 2003 r. Nr 210, poz. 2036) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie stosuje się do cywilnych poddźwiękowych samolotów pasażerskich z napędem odrzutowym, posiadających maksymalną masę startową nie mniejszą niż 34000 kg lub mieszczących, zgodnie z typem samolotu, więcej niż dziewiętnaście miejsc pasażerskich, z wyłączeniem miejsc przeznaczonych wyłącznie dla załogi.

§ 2. Ilekroć w niniejszym rozporządzeniu jest mowa o Rozdziale 3, rozumie się przez to Rozdział 3, część II Tomu 1 Załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z 1963 r. Nr 24, poz. 137 i 138, z 1969 r. Nr 27, poz. 210 i 211, z 1976 r. Nr 21, poz. 130 i 131, Nr 32, poz. 188 i 189 i Nr 39, poz. 227 i 228, z 1984 r. Nr 39, poz. 199 i 200, z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447 oraz z 2002 r. Nr 58, poz. 527).

§ 3. 1. Zabrania się wykonywania operacji lotniczych na lotnisku położonym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez samolot nie spełniający wymagań Rozdziału 3.

2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do samolotów zarejestrowanych w rejestrach statków powietrznych innych państw członkowskich Unii Europejskiej, jeżeli zgodnie z przepisami Unii Europejskiej³⁾ samoloty te zostały dopuszczone do wykonywania operacji lotniczych na lotniskach, na podstawie zezwolenia wydanego przez właściwe organy tych państw.

§ 4. 1. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego może wydać zezwolenie na wykonywanie operacji lotniczych, o których mowa w § 3 ust. 1, przez samolot nie spełniający wymagań Rozdziału 3, jeżeli wykazuje on wartość historyczną i jest zarejestrowany w polskim rejestrze statków powietrznych.

2. O wydaniu zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego powiadamia inne państwa członkowskie Unii Europejskiej oraz Komisję Europejską.

§ 5. 1. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego może wydać zezwolenie na czasowe wykonywanie operacji lotniczych, o których mowa w § 3, przez samolot nie spełniający wymagań Rozdziału 3, inny niż wymieniony w § 4 ust. 1, jeżeli:

- 1) operacje lotnicze wykonywane tym samolotem, ze względu na swój wyjątkowy charakter, nie uzasadniają objęcia tego samolotu zakazem wykonywania lotów;
- 2) samolot wykonuje loty o charakterze niezarobkowym, w celu jego przebudowy, naprawy lub obsługi.

2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do samolotów zarejestrowanych po dniu 1 listopada 1990 r. w rejestrach statków powietrznych państw członkowskich Unii Europejskiej.

§ 6. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej.

MINISTER INFRASTRUKTURY

W porozumieniu:
Minister Środowiska

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 marca 2002 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 32, poz. 302 oraz z 2003 r. Nr 19, poz. 165, Nr 141, poz. 1359 i Nr 232, poz. 2322).

²⁾ Przepisy niniejszego rozporządzenia wdrażają postanowienia:

- dyrektywy 89/629/EWG z dnia 4 grudnia 1989 r. w sprawie ograniczenia emisji hałasu przez poddźwiękowe cywilne samoloty odrzutowe (Dz. Urz. WE L 363 z 13.12.1989),
- dyrektywy 92/14/WE z dnia 2 marca 1992 r. w sprawie ograniczenia operacji samolotów objętych Rozdziałem 2, częścią II Tomu 1 Załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, druga edycja (1988) (Dz. Urz. WE L 76 z 23.03.1992).

Dane dotyczące ogłoszenia aktów prawa Unii Europejskiej, zamieszczone w niniejszym rozporządzeniu, z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej, dotyczą ogłoszenia tych aktów w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej – wydanie specjalne.

³⁾ Dyrektywa 92/14/WE z dnia 2 marca 1992 r. w sprawie ograniczenia operacji samolotów objętych Rozdziałem 2, częścią II Tomu 1 Załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, druga edycja (1988) (Dz. Urz. WE L 76 z 23.03.1992).

Uzasadnienie

Konieczność wydania rozporządzenia wynika z wejścia w życie z dniem 17 listopada 2002 r. ustawy - Prawo lotnicze i zawartego w nim, w art. 119 ust. 5, upoważnienia do wprowadzenia, w drodze rozporządzenia, częściowego lub całkowitego zakazu lotów dla statków powietrznych niespełniających wymogów ochrony środowiska w zakresie ochrony przed hałasem, a także do określenia zasad ustanawiania wyłączeń od tego zakazu, przy uwzględnieniu przeciwdziałania oddziaływania lotnictwa cywilnego na środowisko oraz wymagań wynikających z przepisów międzynarodowych.

Rozporządzenie reguluje zasady wprowadzenia w Polsce zakazu lotów dla poddźwiękowych odrzutowych samolotów pasażerskich, nie spełniających wymagań Unii Europejskiej w zakresie ochrony środowiska przed hałasem. Projektowane rozporządzenie ma na celu implemetację poniższych Dyrektyw Unii Europejskiej:

- 1) Dyrektywy Rady 89/629/EWG z 4 grudnia 1989 r. w sprawie ograniczenia hałasu samolotów poddźwiękowych – ustanawiającej zakaz wykonywania operacji lotniczych przez samoloty rejestrowane po dniu 1 listopada 1990 r. w rejestrach statków powietrznych państw członkowskich Unii Europejskiej, jeżeli samoloty te nie spełniają wymagań określonych w Rozdziale 3 Załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym,
- 2) Dyrektywy Rady 92/14/WE z 2 marca 1992 r. w sprawie ograniczenia użytkowania samolotów certyfikowanych według wymagań Rozdziału 2 Załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym – ustanawiającej od 1 kwietnia 2002 r. Zakaz wykonywania operacji lotniczych przez wszystkie samoloty nie spełniające wymagań określonych w Rozdziale 3 Załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

Ocena skutków regulacji (OSR)

Regulacja zawarta w projekcie nie ustanawia wymogów surowszych niż wynikające z obowiązujących przepisów UE. Regulacja zawarta w rozporządzeniu nie będzie miała wpływu na rynek pracy, rozwój regionalny oraz konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki. Rozporządzenie nie spowoduje również skutków finansowych dla budżetu państwa oraz budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

TABELA ZGODNOŚCI DLA PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY - PRAWO LOTNICZE

Lp.	NAZWA AKTU EUROPEJSKIEGO (UE) ORAZ JEDNOSTKA REDAKCYJNA	NUMER ARTYKUŁU W PROJEKCIE USTAWY	TREŚĆ
1.	Dyrektywa Parlamentu i Rady Nr 2002/30 z dnia 26 marca 2002 w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń działalności w związku z hałasem w portach lotniczych Wspólnoty - Art.3 oraz art. 4 ust.1	Art. 1 pkt 1	Art. 71a. 1. Prezes Urzędu, z uwzględnieniem zasady zrównoważonego podejścia oraz bodźców ekonomicznych, może, w drodze decyzji administracyjnej, wprowadzić ograniczenia lub zakazy wykonywania przez samoloty operacji lotniczych, w celu ograniczenia hałasu emitowanego na lotnisku.
2.	Dyrektywa 2002/30 - Art. 4 ust. 2	Art. 1 pkt 1	Art. 71a ust. 2. Ograniczenia i zakazy, o których mowa w ust. 1, wprowadza się biorąc pod uwagę przewidywane koszty i korzyści ich wprowadzenia oraz charakterystykę lotniska.
3.	Dyrektywa 2002/30 – Art. 2 lit. f oraz Art. 10	Art. 1 pkt 1	Art. 71a ust.3. Decyzję, o której mowa w ust. 1, wydaje się w uzgodnieniu z właściwym terytorialnie wojewodą oraz po przeprowadzeniu konsultacji z podmiotami, które mają lub mogą mieć interes faktyczny lub prawny we wprowadzeniu ograniczeń lub zakazów wykonywania operacji lotniczych, w szczególności z zarządzającym lotniskiem oraz z właściwym komitetem przewoźników, jeżeli został on utworzony.
4.	Dyrektywa 2002/30 - Art. 5 ust. 1	Art. 1 pkt 1	Art. 71a ust. 4. Decyzję, o której mowa w ust. 1, wydaje się przy uwzględnieniu, w odpowiednim zakresie, informacji określonych na podstawie ust. 7.
5.	Dyrektywa 2002/30 – Art. 3	Art. 1 pkt 1	Art. 71 a ust. 6. Organy i jednostki właściwe ze względu na rodzaj informacji, o których mowa w ust. 4, obowiązane są do dostarczania ich Prezesowi Urzędu lub zarządzającemu lotniskiem na wniosek Prezesa Urzędu.
6.	Dyrektywa 2002/30 – Art. 6, Art. 7, Art. 8, Art. 9, Art. 11	Art. 1 pkt 1	Art. 71a ust. 7. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw środowiska, określi, w drodze rozporządzenia:

			<p>1)lotniska, na których mogą być wprowadzone ograniczenia i zakazy, o których mowa w ust. 1,</p> <p>2)samoloty, w stosunku do których mogą być wprowadzone ograniczenia lub zakazy, o których mowa w ust. 1,</p> <p>3)rodzaje ograniczeń lub zakazów, o których mowa w ust. 1 oraz wyłączeń od nich, a także sposoby ich wprowadzania,</p> <p>4)zakres informacji wymaganych do wydania decyzji, o której mowa w ust. 1,</p> <p>- mając na względzie potrzebę ograniczenia lub zmniejszenia uciążliwości hałasu na lotnisku lub w jego otoczeniu, kierując się zasadą zrównoważonego podejścia.</p>
7.	Dyrektywa 2002/30 – Art. 2 lit. g	Art. 1 pkt 1	<p>Art. 71 b ust. 1. Przez zasadę zrównoważonego podejścia rozumie się wybór metod i środków zmierzających do ograniczenia hałasu na lotnisku i w jego otoczeniu polegających na:</p> <p>1)ograniczeniu hałasu emitowanego przez samoloty (zmniejszenie poziomu hałasu źródła);</p> <p>2)odpowiednim planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym – zgodnie z odrębnymi przepisami;</p> <p>3)odpowiednim zarządzaniu ruchem lotniczym w celu zmniejszenia uciążliwości hałasu na lotnisku i w jego otoczeniu;</p> <p>4)wprowadzaniu ograniczeń i zakazów lotów samolotów na określonym lotnisku.</p>
8.	Dyrektywa 2002/30 – Art. 4 ust. 3	Art. 1 pkt 1	<p>Art. 71 b ust. 2 Wyboru metod i środków, o których mowa w ust. 1, dokonuje się biorąc pod uwagę:</p> <p>1) Zasadę niedyskryminacji przewoźników lotniczych i producentów samolotów;</p> <p>2) Konieczność zastosowania środków, które nie byłyby bardziej restrykcyjne niż jest konieczne ze względu na ochronę środowiska na określonym lotnisku.</p>
9.	Dyrektywa Rady 91/670/EWG z dnia 16 grudnia 1991 w sprawie wzajemnego uznawania licencji personelu lotniczego –	Art. 1 pkt 2	<p>W art. 95 po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu: 4a. Świadczenia kwalifikacji oraz inne dokumenty stwierdzające posiadane kwalifikacje wydane dla specjalności, o których mowa w ust. 2, wydane przez upoważniony organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej, nie wymagają uznania przez Prezesa</p>

	Art. 3		Urzędu.
10.	Dyrektywa 91/670/EWG – Art. 4 ust. 3	Art. 1 pkt. 3	W art. 95 po ust. 5 dodaje się ust. 5a w brzmieniu: 5a. Licencja wydana lub potwierdzona przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej dla specjalności personelu lotniczego, o których mowa w art. 94 ust. 6 pkt 1 ustawy, uznawana jest w Rzeczypospolitej Polskiej za ważną na równi z licencją polską, chyba że wymagania stawiane przy jej wydaniu były łagodniejsze od stawianych w Rzeczypospolitej Polskiej.
11.	Dyrektywa 2002/30/WE – Art. 2 lit. g oraz Art. 4 ust. 1	Art. 1 pkt. 5	Art. 121 ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie: 3) zarządzanie przepływem ruchu lotniczego, polegające na optymalizacji natężenia tego ruchu z uwzględnieniem konieczności zmniejszania uciążliwości hałasu na lotnisku i w jego otoczeniu.

DYREKTYWA NR 2002/30/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 26 marca 2002 r.

w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń działalności w związku z hałasem w portach lotniczych Wspólnoty

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji¹,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno - Społecznego²,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów³,

stanowiąc zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 251 Traktatu⁴,

a także mając na uwadze, co następuje:

- 1) Kluczowym celem wspólnej polityki transportowej jest stały rozwój. Wymaga to zintegrowanego podejścia nakierowanego na zapewnienie zarówno efektywnego funkcjonowania systemu transportowego Wspólnoty jak i ochrony środowiska naturalnego.
- 2) Stały rozwój transportu lotniczego wymaga wprowadzenia środków nakierowanych na zmniejszenie dokuczliwości hałasu samolotów w portach lotniczych ze szczególnym problemem hałasu.
- 3) Nowe, zastrzone normy certyfikacji hałasu, określone w tomie 1, część II, rozdział 4 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, zostały ustanowione w ramach Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego i w dłuższym okresie przyczynią się do zmniejszenia poziomów hałasu wokół portów lotniczych.
- 4) Norma określona w rozdziale 4 została przyjęta jako standard dla certyfikacji samolotów, a nie jako podstawa do wprowadzania ograniczeń działalności.

¹ Dz.U. C 75 E z 26.03.2002, str. 318.

² Opinia wydana dnia 20 marca 2002 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

³ Opinia wydana dnia 14 marca 2002 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

⁴ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 13 marca 2002 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym). Decyzja Rady z dnia 26 marca 2002 r.

- 5) Stopniowe wycofywanie z eksploatacji samolotów wymienionych w rozdziale 2 na mocy dyrektywy Rady 92/14/EWG z dnia 2 marca 1992 r. w sprawie ograniczenia działalności samolotów uwzględnionych w części II, rozdział 2, tom 1 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, drugie wydanie (1988)⁵, będzie zakończone do dnia 1 kwietnia 2002 r. i nowe środki będą wymagane dla zapobieżenia nasilania się emisji hałasu po 2002 r. przy założeniu stałego wzrostu transportu lotniczego w Europie.
- 6) Wprowadzenie samolotów o korzystniejszych z punktu widzenia środowiska naturalnego parametrach może przyczynić się do bardziej efektywnego wykorzystania przepustowości istniejących portów lotniczych oraz ułatwić rozwój infrastruktury portów lotniczych zgodnie z wymogami rynku.
- 7) Wspólne ramy zasad i procedury dla wprowadzenia ograniczeń działalności w portach lotniczych Wspólnoty, jako część zrównoważonego podejścia do zarządzania hałasem, przyczyni się do ochrony wymogów rynku wewnętrznego przez wprowadzenie podobnych ograniczeń działalności w portach lotniczych o zasadniczo porównywalnych problemach z hałasem. Zawiera się w tym ocena wpływu hałasu w porcie lotniczym i ocena środków pozostających w dyspozycji do zmniejszenia tego wpływu, a także dokonanie wyboru odpowiednich środków łagodzących w celu osiągnięcia maksymalnych korzyści dla środowiska naturalnego przy najwyższej efektywności kosztowej.
- 8) Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników Wspólnoty do wewnątrz wspólnotowych tras lotniczych⁶ przewiduje w art. 8 i 9, między innymi, opublikowanie i następnie badanie nowych ograniczeń działalności: należy określić związek tych przepisów z niniejszą dyrektywą.
- 9) Należy uznać uzasadnione interesy sektora transportu lotniczego w zastosowaniu oszczędzających koszty rozwiązań dla osiągnięcia celów zarządzania hałasem.
- 10) 33. Zgromadzenie MOLC przyjęło uchwałę nr A33/7 wprowadzającą pojęcie „zrównoważonego podejścia” do zarządzania hałasem, ustanawiając w niej zasady polityki wobec sposobu rozwiązywania problemu hałasu samolotów, w tym międzynarodowe doradztwo dla portów lotniczych przy wprowadzaniu ograniczeń działalności w poszczególnych portach lotniczych. Koncepcja „zrównoważone podejścia” do zarządzania emisją hałasu składa się z czterech głównych elementów i wymaga starannej oceny różnych możliwych rozwiązań kwestii zmniejszenia hałasu, w tym zmniejszenia hałasu lotniczego u źródła, planowania przestrzennego oraz środków zarządzania, operacyjnych procedur osłabiania hałasu oraz ograniczenia działalności, bez naruszania odnośnych zobowiązań prawnych, istniejących umów, obowiązującego ustawodawstwa oraz przyjętych zasad polityki.
- 11) Zrównoważone podejście jest ważnym krokiem w celu osiągnięcia obniżenia poziomu hałasu. Jednakże dla uzyskania skutecznego i trwałego obniżenia poziomu hałasu będą również konieczne bardziej surowe normy techniczne, takie jak bardziej surowe normy

⁵ Dz.U. L 76 z 23.03.1992, str. 21. Dyrektywa ostatnio zmieniona rozporządzeniem Komisji (WE) nr 991/2001 (Dz.U. L 138 z 22.05.2001, str. 12).

⁶ Dz.U. L 240 z 24.08.1992, str. 8.

hałasu dla samolotów w połączeniu z wycofaniem z eksploatacji hałaśliwych samolotów.

- 12) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie oceny i zarządzania hałasem w środowisku⁷, która jest środkiem horyzontalnym obejmującym wszystkie rodzaje transportu, wprowadziła wspólne podejście do oceny i zarządzania hałasem w środowisku. Jest nakierowana na monitorowanie problemów środowiska spowodowanych przez hałas w dużych aglomeracjach i w okolicach głównych elementów infrastruktury transportowej, w tym portów lotniczych, przez publikowanie informacji o hałasie w środowisku i jego skutkach, oraz przez domaganie się od właściwych władz sporządzania planów działalności zapobiegania i obniżania poziomu hałasu w środowisku gdzie jest to konieczne i zachowania wysokości poziomu hałasu w środowisku gdy jest on niski.
- 13) Dyrektywa Rady 85/337/EWG z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków niektórych publicznych i prywatnych projektów w środowisku naturalnym⁸ już teraz przewiduje pełną ocenę projektów portów lotniczych, w tym środków obniżania poziomu hałasu. Można to rozpatrywać jako spełnienie części wymogów oceny zawartych w niniejszej dyrektywie w odniesieniu do projektów rozbudowy infrastruktury portu lotniczego.
- 14) Taka ocena może wykazać, że cele można osiągnąć jedynie przez ograniczenie nowych usług oraz stopniowe wycofywanie samolotów, które z niewielkim marginesem spełniają normy certyfikacji hałasu zawarte w rozdziale 3.
- 15) Należy zwrócić uwagę na szczególne problemy związane z hałasem w portach lotniczych, które są ulokowane w centrum wielkich konurbacji („miejskie porty lotnicze”) przez umożliwienie wprowadzenia bardziej surowych przepisów.
- 16) Należy zakończyć sporządzanie listy portów lotniczych na podstawie informacji które dostarczą Państwa Członkowskie.
- 17) Należy ułatwiać rozbudowę infrastruktury portu lotniczego w związku z zabezpieczeniem stałego rozwoju usług transportu lotniczego.
- 18) Jest konieczne dalsze utrzymywanie środków zarządzaniem hałasem portów lotniczych oraz wprowadzenie niektórych zmian technicznych w ograniczeniach działalności o częściowym charakterze.
- 19) Należy unikać nadmiernych ciężarów ekonomicznych dla podmiotów gospodarczych z krajów rozwijających się poprzez dopuszczanie udzielania zwolnień tam, gdzie to jest stosowne, przy czym przepisy regulujące udzielanie zwolnień powinny zawierać zabezpieczenia przed ich nadużyciem.
- 20) Jest konieczne zapewnienie przejrzystości oraz konsultacji pomiędzy wszystkimi zainteresowanymi stronami w odniesieniu do propozycji środków związanych z hałasem, w tym wprowadzenia nowych ograniczeń działalności.

⁸ Dz.U. L 175 z 5.07.1985, str. 40. Dyrektywa zmieniona dyrektywą Rady 97/11/WE (Dz.U. L 73 z 14.03.1997, str. 5).

- 21) Należy udzielić podmiotom gospodarczym rozsądnego okresu przygotowawczego przed wprowadzeniem nowych ograniczeń działalności.
- 22) Należy przyjąć przepisy zapewniające możliwość odwołania się od wprowadzenia ograniczeń działalności do organu odwoławczego, którym może być sąd.
- 23) Dyrektywa pozostaje w zgodzie z zasadami subsydiarności i proporcjonalności określonymi w art. 5 Traktatu. Wprowadzenie ograniczeń działalności w portach lotniczych Wspólnoty może przyczynić się do osiągnięcia celu zapobieżenia zwiększania się emisji hałasu wokół portów lotniczych, lecz istnieje również możliwość wprowadzenia zniekształceń konkurencji. Dlatego cel ten może skuteczniej zostać osiągnięty przez Wspólnotę za pomocą środków polegających na zharmonizowanych zasadach wprowadzania ograniczeń działalności jako części procesu zarządzania hałasem. Dyrektywa ogranicza się do minimum wymaganego dla osiągnięcia tego celu i nie wychodzi poza niezbędny dla tego zakres.
- 24) Środki konieczne dla wdrożenia niniejszej dyrektywy należy przyjąć zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą procedury dla zrealizowania kompetencji wykonawczych przyznanych Komisji⁹.
- 25) Środki przewidziane w niniejszej dyrektywie zastępują przepisy rozporządzenia Rady (WE) nr 925/1999 z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie rejestracji i eksploatacji na obszarze Wspólnoty niektórych typów poddźwiękowych samolotów odrzutowych, które zostały zmodyfikowane i otrzymały nowe certyfikaty jako spełniające normy zawarte w tomie 1, część II, rozdział 3 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, trzecie wydanie (lipiec 1993 r.)¹⁰. Rozporządzenie to powinno zostać z tego powodu uchylone,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Cele

Celami niniejszej dyrektywy są:

- a) ustanowienie zasad obowiązujących we Wspólnocie w celu ułatwienia wprowadzania ograniczeń działalności w jednolity sposób na poziomie portów lotniczych dla ograniczenia lub zmniejszenia liczby osób znacząco dotkniętych szkodliwymi skutkami hałasu;
- b) stworzenie ram zabezpieczających wymogi odnośnie do rynku wewnętrznego;
- c) popieranie rozwoju przepustowości portów lotniczych w harmonii ze środowiskiem naturalnym;
- d) ułatwianie osiągnięcia szczególnych celów osłabiania hałasu na poziomie poszczególnych portów lotniczych;

⁹ Dz.U. L 184 z 17.07.1999, str. 23.

¹⁰ Dz.U. L 115 z 4.05.1999, str. 1.

- e) umożliwienie wyboru dostępnych środków w celu osiągnięcia maksymalnych korzyści dla środowiska naturalnego w sposób kosztowo najbardziej efektywny.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy:

- a) „Port lotniczy” oznacza cywilny port lotniczy na obszarze Wspólnoty, w którym dokonuje się ponad 50 000 operacji (przez operację rozumie się przylot lub odlot) cywilnych poddźwiękowych statków powietrznych w roku kalendarzowym, przy czym uwzględnia się średnią z ostatnich trzech lat kalendarzowych przed zastosowaniem przepisów niniejszej dyrektywy do danego portu lotniczego;
- b) „Miejski port lotniczy” oznacza port lotniczy pośrodku wielkiej konurbacji, w którym żaden pas startowy nie umożliwia rozbiegu na starcie dłuższego niż 2000 metrów i który zapewnia tylko usługi pomiędzy poszczególnymi punktami pomiędzy, lub na obszarze państw europejskich, gdzie znaczna liczba mieszkańców jest dotknięta przez hałas powodowany przez samoloty i gdzie jakiegokolwiek dodatkowe zwiększenie ruchu lotniczego stanowi szczególnie dużą uciążliwość wobec bardzo wysokiej emisji hałasu. Takie porty lotnicze są wymienione w załączniku I. Załącznik ten może zostać zmieniony zgodnie z procedurą ustaloną w art. 13 ust. 3;
- c) „Cywilne poddźwiękowe odrzutowe statki powietrzne” oznacza statki powietrzne o całkowitej masie startowej 34 000 kg i więcej wg certyfikatu, lub z maksymalną wg certyfikatu dla danego typu statku powietrznego pojemnością pomieszczeń wewnętrznych zawierających ponad 19 miejsc pasażerskich, z wyłączeniem wszelkich miejsc przeznaczonych tylko dla załogi;
- d) „Samolot marginalnie zgodny” oznacza cywilny poddźwiękowy samolot odrzutowy, który wypełnia limity certyfikacyjne ustanowione w tomie 1, część II, rozdział 3 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym przez skumulowany margines nie więcej niż 5EPNdB (efektywnie odczuwany hałas w decybelach), gdzie skumulowany margines jest liczbą wyrażoną w jednostkach EPNdB otrzymanych przez dodanie indywidualnych marginesów (tzn. różnic pomiędzy certyfikowanym poziomem hałasu i maksymalnym dopuszczalnym poziomem hałasu) na każdym z trzech referencyjnych punktów pomiaru określonych w tomie 1, część II, rozdział 3 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym;
- e) „Ograniczenia działalności” oznacza działania związane z hałasem, które ograniczają lub zmniejszają dostęp cywilnych poddźwiękowych odrzutowych statków powietrznych do portu lotniczego. Obejmuje to również ograniczenia działalności nakierowane na wycofanie z eksploatacji w poszczególnych portach lotniczych samolotów marginalnie zgodnych, jak również ograniczenia działalności o charakterze częściowym, wpływające na działalność cywilnych poddźwiękowych statków powietrznych według pory dnia;

- f) „Zainteresowane strony” oznacza osoby fizyczne lub prawne, które są dotknięte lub które zostaną prawdopodobnie dotknięte przez, lub mające uzasadniony interes we wprowadzeniu, środków redukcji hałasu, w tym ograniczeń działalności;
- g) „Zrównoważone podejście” oznacza podejście, zgodnie z którym Państwa Członkowskie rozważają dostępne środki rozwiązania problemu hałasu w porcie lotniczym na swoim terytorium, a mianowicie przewidywalne skutki zmniejszenia hałasu samolotów u źródła, planowanie przestrzenne i zarządzanie, operacyjne procedury osłabiania hałasu oraz ograniczenia działalności.

Artykuł 3

Właściwe organy

Państwa Członkowskie zapewniają, że istnieją właściwe organy odpowiedzialne za sprawy wchodzące w zakres zastosowania niniejszej dyrektywy.

Artykuł 4

Ogólne zasady zarządzania hałasem powodowanym przez samoloty

1. Państwa Członkowskie stosują zrównoważone podejście do rozwiązywania problemu hałasu w portach lotniczych na ich terytorium. Mogą rozważyć również bodźce ekonomiczne jako środek zarządzania hałasem.
2. Przy rozważaniu ograniczeń działalności, właściwe organy biorą pod uwagę prawdopodobne koszty i korzyści różnych dostępnych środków, jak również charakterystyki poszczególnych portów lotniczych.
3. Środki lub kombinacja środków podjętych na podstawie niniejszej dyrektywy nie mogą być bardziej restrykcyjne niż jest to konieczne dla osiągnięcia celu ochrony środowiska ustanowionego dla danego portu lotniczego. Środki te nie mogą wprowadzać żadnej dyskryminacji na podstawie przynależności państwowej lub tożsamości przewoźnika powietrznego lub producenta samolotów.
4. Ograniczenia działalności ustalane na podstawie danych eksploatacyjnych są oparte na emisji hałasu przez samoloty ustalone w procedurze certyfikacyjnej przeprowadzonej zgodnie tomem 1 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, trzecie wydanie (lipiec 1993 r.).

Artykuł 5

Zasady ocen

1. Przy rozważaniu decyzji o ograniczeniach działalności, uwzględnia się, w odpowiednim zakresie i na ile jest to możliwe, informacje wymienione w załączniku II, w odniesieniu do rozważanych ograniczeń działalności i charakterystyk portu lotniczego.
2. W przypadku gdy projekty portów lotniczych są przedmiotem oceny wpływu na środowisko na mocy dyrektywy 85/337/EWG, ocena przeprowadzona zgodnie z tą dyrektywą

jest rozpatrywana jako spełniająca wymogi ust. 1, o ile ocena uwzględnia w możliwie szerokim zakresie informacje wymienione w załączniku II do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 6

Zasady wprowadzania ograniczeń działalności nakierowanych na wycofanie samolotów marginalnie zgodnych

1. Gdy ocena wszystkich dostępnych środków, w tym ograniczenia działalności o charakterze częściowym, przeprowadzona zgodnie z wymogami art. 5 wykazuje, że osiągnięcie celów niniejszej dyrektywy wymaga wprowadzenia ograniczeń działalności nakierowanych na wycofanie marginalnie zgodnego samolotu, w odniesieniu do rozważanego portu lotniczego stosuje się następujące zasady w miejsce procedury ustalonej w art. 9 rozporządzenia (EWG) nr 2408/92:

- a) sześć miesięcy po zakończeniu oceny i decyzji o wprowadzeniu ograniczeń działalności, nie dopuszcza się w tym porcie lotniczym żadnej usługi z samolotami marginalnie zgodnymi ponad usługi świadczone w odpowiednim okresie poprzedniego roku;
- b) nie mniej niż po sześciu następnych miesiącach, każdy operator może otrzymać wymóg zmniejszenia liczby operacji jego samolotów marginalnie zgodnych obsługujących dany port lotniczy o nie więcej, niż 20 % rocznie w stosunku do początkowej łącznej liczby tych operacji.

2. Miejskie porty lotnicze wymienione w załączniku I mogą wprowadzać, z zastrzeżeniem zasad dotyczących oceny w art. 5 środki, które mogą być bardziej surowe, w odniesieniu do określenia samolotu marginalnie zgodnego, jeśli te środki nie mają wpływu na cywilne poddźwiękowe odrzutowe statki powietrzne, które są zgodne albo na podstawie oryginalnego certyfikatu, albo ponownej procedury certyfikacyjnej z normami hałasu w tomie 1, część II, rozdz. 4 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

Artykuł 7

Istniejące ograniczenia działalności

Art. 5 nie ma zastosowania do:

- a) ograniczeń działalności, które już funkcjonują w chwili wprowadzenia w życie niniejszej dyrektywy;
- b) drobnych zmian technicznych ograniczeń działalności o charakterze częściowym, które nie pociągają za sobą znacznych zmian kosztów dla linii lotniczych w jakimkolwiek porcie lotniczym Wspólnoty i które zostały wprowadzone po wejściu w życie niniejszej dyrektywy.

Artykuł 8

Wyłączenia dotyczące samolotów zarejestrowanych w krajach rozwijających się

Samoloty marginalnie zgodne zarejestrowane w krajach rozwijających się są, przez okres 10 lat po wejściu w życie niniejszej dyrektywy, wyłączone spod przepisów art. 6, pod warunkami:

- a) samoloty te, z certyfikatami hałasu wystawionymi zgodnie z normami wymienionymi w tomie 1, część II, rozdział 3 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, były używane w danym porcie lotniczym we Wspólnocie pomiędzy dniem 1 stycznia 1996 r. i dnia 31 grudnia 2001 r. („okres referencyjny”), oraz
- b) samoloty te były w okresie referencyjnym zarejestrowane w danym państwie rozwijającym się i nadal są używane przez osobę fizyczną lub prawną z siedzibą w tym kraju.

Artykuł 9

Wyłączenie działalności lotniczej o wyjątkowym charakterze

W indywidualnych przypadkach Państwa Członkowskie mogą zezwolić, w portach lotniczych usytuowanych na ich terytorium, na pojedyncze operacje samolotów marginalnie zgodnych, które nie mogłyby być prowadzone podstawie innych przepisów niniejszej dyrektywy.

Wyłączenie to jest ograniczone do:

- a) samolotów, których indywidualne operacje mają charakter tak wyjątkowy, że odmowa czasowego wyłączenia nie byłaby uzasadniona;
- b) samolotów w lotach niedochodowych, w celu modyfikacji, napraw lub przeglądów.

Artykuł 10

Konsultacje i przejrzystość

Państwa Członkowskie zapewniają, w celu wykonania art. 5 i 6, ustanowienie procedur konsultacji zainteresowanych stron, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa krajowego.

Artykuł 11

Uprzednie powiadomianie

1. Państwa Członkowskie zapewniają, że przy wprowadzaniu wszelkich nowych ograniczeń działalności zainteresowane strony otrzymają publiczne zawiadomienie o tych ograniczeniach, zawierające wyjaśnienie przyczyn ich wprowadzenia, uwzględniające odpowiednie elementy zrównoważonego podejścia:

- a) sześć miesięcy przed wejściem w życie środków wymienionych w art. 6 ust 1 lit. a);
- b) rok przed wejściem w życie środków wymienionych w art. 6 ust. 1 lit. b) i ust. 2;

- c) w przypadku środków stosowanych na podstawie art. 6, dwa miesiące przed konferencją w sprawie rozkładu lotów na odpowiedni sezon lotów.
2. Państwa Członkowskie bezzwłocznie poinformują inne Państwa Członkowskie oraz Komisję o wszelkich nowych ograniczeniach działalności w rozumieniu niniejszej dyrektywy które postanowili wprowadzić w porcie lotniczym na swoim terytorium.

Artykuł 12

Prawo do odwołania

Państwa Członkowskie zapewniają prawo do odwołania się od środków podjętych na mocy art. 6 i art. 7 lit. b) przed organem apelacyjnym innym, niż organ, który przyjął kwestionowany środek, zgodnie z krajowym ustawodawstwem i procedurami.

Artykuł 13

Komitet

1. Komisja jest wspomagana przez Komitet ustanowiony przez art. 11 rozporządzenia (EWG) nr 2408/92.
2. Komisja może zasięgać opinii Komitetu w każdej sprawie dotyczącej stosowania niniejszej dyrektywy.
3. Przy dokonywaniu odniesień do przepisów niniejszego ustępu, stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy jej art. 8.
4. Komitet odnotowuje oceny przeprowadzone przez Państwa Członkowskie zgodnie z art. 5 oraz środki podjęte lub których podjęcie planuje się na podstawie tych ocen.

Artykuł 14

Informacja i zmiany

Państwa Członkowskie na żądanie przedkładają Komisji informację o stosowaniu niniejszej dyrektywy.

Nie później, niż w pięć lat po wejściu w życie niniejszej dyrektywy Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu oraz Radzie sprawozdanie z wykonania niniejszej dyrektywy.

Sprawozdanie zawiera, gdy jest to konieczne, propozycje zmiany dyrektywy.

Sprawozdanie zawiera ocenę skuteczności niniejszej dyrektywy, w szczególności potrzebę zmiany definicji marginalnie zgodnego samolotu ustanowionej w art. 2 lit. d) na rzecz wymogów bardziej surowych.

Artykuł 15

Uchylenie

Rozporządzenia (WE) nr 925/1999 traci moc z datą wprowadzenia w życie niniejszej dyrektywy.

Artykuł 16

Przepisy wykonawcze

Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia 28 września 2003 r. i niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

Państwa Członkowskie przyjmując te środki zawierają w nich odniesienie do niniejszej dyrektywy lub takie odniesienie zostanie dokonane przy okazji urzędowej publikacji tych przepisów. Metoda uczynienia takiego odniesienia jest ustalana przez Państwa Członkowskie.

Artykuł 17

Wejście w życie

Niniejsza decyzja wchodzi w życie w dniu jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 18

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 26 marca 2002 r.

W imieniu Parlament Europejski

P. COX

Przewodniczący

W imieniu Rady

F. ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

Lista miejskich portów lotniczych

Berlin-Tempelhof

Stockholm Bromma

London City

Belfast City

ZAŁĄCZNIK II

Informacja określona w art. 5 ust. 1

1. Stan bieżący
 - 1.1. Opis portu lotniczego, zawierający informacje o jego przepustowości, umiejscowieniu, otoczeniu, charakterystyce i wielkości ruchu lotniczego oraz charakterystyce poszczególnych dróg startowych.
 - 1.2. Opis celów w zakresie ochrony środowiska naturalnego dla portu lotniczego w kontekście celów krajowych.
 - 1.3. Informacje o mapach konturowych hałasu dla obecnego roku i poprzednich lat – w tym ocena liczby osób dotkniętych hałasem samolotów. Opis metody obliczeniowej zastosowanej do opracowania mapy konturowej hałasu.
 - 1.4. Opis już zastosowanych środków do zredukowania hałasu samolotów: na przykład informacja o planowaniu przestrzennym i zarządzaniu; programach izolacji dźwiękowej; procedury operacyjne, jak PANS - OPS; ograniczenia działalności takie, jak limity poziomu hałasu, ograniczenia i zakazy nocne, opłaty za hałas; preferencyjne użytkowanie dróg startowych, trasy preferowane ze względu na hałas/zapisy trasy oraz monitorowanie hałasu.
2. Prognoza bez uwzględnienia nowych środków
 - 2.1. Opis rozbudowy portu lotniczego (jeśli istnieje) już zaaprobowany w programie, na przykład, zwiększenia przepustowości, rozbudowy dróg startowych i/lub terminalu oraz charakterystyka przewidywanego przyszłego ruchu lotniczego i jego szacowany wzrost.
 - 2.2. W przypadku rozszerzenia przepustowości portu lotniczego, korzyści uzyskane z dodatkowej przepustowości.
 - 2.3. Opis skutków pozostawienia ogólnego poziomu hałasu bez podejmowania dalszych środków, i tych środków, które są już zaplanowane dla zmniejszenia wpływu hałasu w tym samym okresie.
 - 2.4. Prognozowana mapa konturowa hałasu – zawierająca ocenę liczby osób prawdopodobnie dotkniętych hałasem samolotów – z rozróżnieniem obszarów mieszkaniowych istniejących i nowo zbudowanych.
 - 2.5. Ocena konsekwencji i możliwych kosztów niepodejmowania działania na rzecz zmniejszenia wpływu zwiększonej emisji hałasu – jeśli przewiduje się taki rozwój sytuacji.
3. Ocena dodatkowych środków
 - 3.1. Zarys dostępnych dodatkowych środków jako część różnych opcji, o których mowa w art. 4 ust. 1, w szczególności wskazanie głównej przyczyny ich wyboru. Opis tych środków wybranych dla dalszego analizowania i pełniejsza informacja o kosztach

wprowadzenia tych środków; liczba osób, które skorzystają oraz ramy czasowe; uszeregowanie ogólnej skuteczności poszczególnych środków.

- 3.2. Ocena koszty/efekty lub koszty/korzyści wprowadzenia poszczególnych środków, z uwzględnieniem skutków społeczno – ekonomicznych, jakie środki wywrą na użytkownikach portu lotniczego: podmiotach gospodarczych (obróć pasażerski i towarowy); podróżnych oraz miejscowych społecznościach.
- 3.3. Ogólny przegląd możliwych do wystąpienia w środowisku naturalnym lub dla konkurencji skutków proponowanych środków dla innych portów lotniczych, dla podmiotów gospodarczych i innych zainteresowanych stron.
- 3.4. Przyczyny wyboru preferowanych opcji.
- 3.5. Podsumowanie o charakterze nietechnicznym.
4. Odniesienia do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie oceny i zarządzania hałasem w środowisku naturalnym.
 - 4.1. W przypadku, gdy mapy konturowe hałasu lub plan działania zostały przygotowane zgodnie z warunkami wymienionej dyrektywy, należy ich użyć przy dostarczaniu informacji wymaganej na mocy niniejszego Załącznika.
 - 4.2. Ocena narażenia na hałas (tzn. ustalenie mapy konturowej hałasu oraz liczby osób narażonych) jest prowadzone przy zastosowaniu co najmniej wspólnych wskaźników hałasu L_{den} i L_{night} wymienionych w wyżej wymienionej dyrektywie, w przypadku gdy są one dostępne.

DYREKTYWA RADY

z dnia 16 grudnia 1991 r.

w sprawie wzajemnego uznawania licencji personelu pełniącego określone funkcje w lotnictwie cywilnym

(91/670/EWG)

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, w szczególności jego art. 84 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji¹,

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego²,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno - Społecznego³,

a także mając na uwadze, co następuje:

istnienie odpowiedniej liczby załogi statku posiadającej niezbędne kwalifikacje i licencje jest niezbędne dla sprawnego i bezpiecznego zarządzania usługami w zakresie transportu lotniczego;

ponadto urzeczywistnienie rynku wewnętrznego do końca 1992 r. wymaga istnienia skutecznego systemu transportu lotniczego w celu ułatwienia przepływu osób we Wspólnocie;

transport lotniczy jest niezwykle dynamicznym i szybko rozwijającym się sektorem o szczególnym międzynarodowym charakterze; dlatego równowaga między podażą na personel i popytem na niego może być zachowana we Wspólnocie bardziej skutecznie niż na szczeblu krajowym;

dlatego ważne jest rozszerzenie wspólnej polityki transportowej w dziedzinie lotnictwa cywilnego w celu ułatwienia przepływu członków załogi we Wspólnocie;

wymagania do uzyskania licencji personelu kokpitu różnią się w poszczególnych Państwach Członkowskich;

kwalifikacje wymagane do uzyskania licencji nie są obecnie określone przez Wspólnotę; Państwa Członkowskie zachowują zatem wybór w ustalaniu poziomu takich kwalifikacji mając na względzie gwarancję bezpieczeństwa usług świadczonych przez samolot zarejestrowany na ich terytorium; nie mogą one bez naruszania swoich zobowiązań ustanowionych w Traktacie zobowiązać obywatela Państwa Członkowskiego do uzyskiwania

¹ Dz.U. nr C 10 z 16.1.1990, str. 12. i Dz.U. nr C 175 z 6.7.1991, str. 14.

² Dz.U. nr C 284 z 12.11.1990, str. 198.

³ Dz.U. nr C 124 z 21.5.1990, str. 18.

takich kwalifikacji, które zasadniczo określają wyłącznie w odniesieniu do własnych systemów kształcenia i szkoleń, w przypadku gdy dana osoba uzyskała już te kwalifikacje w innym Państwie Członkowskim;

w celu ułatwienia przestrzegania zobowiązań wynikających z Traktatu oraz zapewnienia mobilności członków załogi należy wprowadzić procedurę wspólnotową w zakresie akceptacji licencji i kwalifikacji takiego personelu;

uznawanie prywatnych licencji pilotów może już zostać ustanowione we wszystkich Państwach Członkowskich;

w celu uprawnionego prowadzenia samolotu zarejestrowanego w Państwie Członkowskim innym niż państwo, w którym zawodowi piloci uzyskali swoje licencje, muszą oni zostać poddani dodatkowym testom, powinni uzyskać możliwość przystąpienia do takich testów jak najszybciej;

dostępność ośrodków szkoleniowych w Państwach Członkowskich nie zawsze jest współmierna do zapotrzebowania; zgodnie z art. 7 Traktatu Państwa Członkowskie muszą dopuszczać obywateli pozostałych Państw Członkowskich do publicznych i prywatnych placówek szkoleniowych i egzaminów zawodowych na niedyskryminujących warunkach;

w celu osiągnięcia pełnego wzajemnego uznawania licencji Rada, biorąc pod uwagę postęp osiągnięty w działaniach międzynarodowych organizacji, przyjmie do 1 stycznia 1993 r., na wniosek Komisji przedłożony przed 1 lipca 1992 r., środki mające na celu zharmonizowanie wymagań w zakresie licencji i programów szkoleniowych; każde Państwo Członkowskie uzna każdą licencję spełniającą takie wymagania,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Niniejszą dyrektywę stosuje się do procedur wzajemnego uznawania licencji wydawanych przez Państwa Członkowskie załodze w lotnictwie cywilnym.

Artykuł 2

Do celów niniejszej dyrektywy:

- a) *licencja* oznacza każdy ważny dokument wydany przez Państwo Członkowskie, upoważniający jego posiadacza do wykonywania funkcji członka personelu kokpitu na pokładzie samolotu cywilnego zarejestrowanego w Państwie Członkowskim. Definicja ta obejmuje również adnotacje związane z takim dokumentem;
- b) *adnotacje* oznaczają oświadczenia zawarte w licencji lub w oddzielnym dokumencie, wyszczególniające specjalne warunki, przywileje lub ograniczenia dotyczące danej licencji;
- c) *akceptacja licencji* oznacza dowolną czynność uznania lub zatwierdzenia przez Państwo Członkowskie licencji wydanej przez inne Państwo Członkowskie, wraz ze związanymi z nią przywilejami i świadectwami. Akceptacja, która może być dokonana poprzez

wydanie przez Państwo Członkowskie własnej licencji, nie obejmuje okresu dłuższego niż okres ważności pierwotnej licencji;

- d) *uznanie* oznacza pozwolenie na korzystanie w samolocie zarejestrowanym w jednym Państwie Członkowskim z licencji wydanej w innym Państwie Członkowskim, wraz ze związanymi z nią przywilejami;
- e) *zatwierdzenie* oznacza wyraźną deklarację Państwa Członkowskiego, że licencja wydana przez inne Państwo Członkowskie może być używana tak jak własna;
- f) *załoga kokpitu* oznacza personel posiadający licencję i pełniący obowiązki mające podstawowe znaczenie dla prowadzenia samolotu podczas lotu. Definicja tę stosuje się do pilotów, nawigatorów lotu i inżynierów lotniczych.

Artykuł 3

1. Państwo Członkowskie akceptuje bez zbędnej zwłoki i dodatkowych testów licencję wydaną przez inne Państwo Członkowskie wraz ze związanymi z nią przywilejami i świadectwami.

2. Osobie posiadającej licencję prywatnego pilota wydaną przez Państwo Członkowskie zezwala się na pilotowanie samolotu zarejestrowanego w innym Państwie Członkowskim. Uznanie to ogranicza się do wykonywania przywilejów posiadacza licencji prywatnego pilota oraz związanych z nią znamion jednostki zgodnie z przepisami lotu z widocznością Ziemi (VFR) w ciągu dnia wyłącznie w jednostce posiadającej certyfikat na latanie z jednym pilotem.

Artykuł 4

1. Art. 3 ust. 1 stosuje się w przypadku gdy licencja wydana przez Państwo Członkowskie i przedstawiona innemu Państwu Członkowskiego do akceptacji oparta jest na wymaganiach, które są jednakowe w przyjmującym Państwie Członkowskim. W celu umożliwienia właściwym władzom oceny równoważności licencji wydawanych przez inne Państwa Członkowskie Komisja dokonuje i przesyła wszystkim Państwu Członkowskim przed 1 stycznia 1992 r. porównanie stosowanych w każdym Państwie Członkowskim wymogów, które należy spełnić w celu uzyskania licencji na te same funkcje.

- 2. a) Każde Państwo Członkowskie może wnioskować do Komisji do wydania w terminie trzech tygodni od daty otrzymania wniosku opinii w sprawie równoważności licencji przedstawionej do akceptacji.
- b) Komisja musi wydać opinię w terminie dwóch miesięcy. Zainteresowane Państwo Członkowskie ma następnie jeden miesiąc na udzielenie wnioskodawcy odpowiedzi.
- c) Jeżeli Państwo Członkowskie nie składa wniosku do Komisji do wydania opinii, odpowiada wnioskodawcy w ciągu trzech miesięcy.
- d) Terminy, o których mowa w lit. a), b) i c) powyżej rozpoczynają swój bieg w momencie, gdy dostępne są wszystkie niezbędne informacje.

3. Jeżeli po zbadaniu licencji przez Państwo Członkowskie, któremu przedstawiono licencję do akceptacji, pozostaną uzasadnione wątpliwości co do równoważności danej licencji, dane Państwo Członkowskie może bez względu na zasady ustanowione w art. 3 ust. 1 uznać, iż w celu uzyskania akceptacji licencji konieczne jest spełnienie dodatkowych wymagań lub/i przystąpienie do testów. Posiadacz licencji, Państwo Członkowskie, które wydało licencję oraz Komisja są o tym informowane na piśmie. Przyjmujące Państwo Członkowskie, któremu przedstawiono licencję do zatwierdzenia, umożliwi posiadaczowi licencji przystąpienie do dodatkowego egzaminu jak najszybciej oraz bez dyskryminacji ze względu na przynależność państwową.

4. W przypadku gdy wnioskodawca spełnił dodatkowe wymagania i/lub zda wymagane egzaminy ustanowione w ust. 3, zainteresowane Państwo Członkowskie niezwłocznie akceptuje daną licencję.

5. Nie naruszając powyższego, w odniesieniu do licencji pilotów oraz nie naruszając ust. 1-4, Państwo Członkowskie akceptuje każdą licencję wydaną zgodnie z wymaganiami załącznika 1 do Konwencji Chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, jeżeli jej posiadacz spełnia specjalne wymagania dla zatwierdzenia, ustanowione w Załączniku do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 5

Państwa Członkowskie zapewniają, by obywatele innych Państw Członkowskich byli dopuszczani do publicznych i prywatnych placówek szkoleniowych oraz do egzaminów i procedur licencyjnych na tych samych zasadach, które stosowane są do ich własnych obywateli.

Artykuł 6

Jeżeli Państwo Członkowskie wydaje licencję na podstawie licencji lub części składowej licencji wydanej przez państwo trzecie, fakt ten odnotowuje się w licencji. Pozostałe Państwa Członkowskie nie są zobowiązane do akceptowania takiej licencji lub części składowej licencji.

Artykuł 7

1. Po konsultacji z Komisją, Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przed 1 czerwca 1992 r. przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy i niezwłocznie informują o tym Komisję.

2. Środki przyjmowane przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie to towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposoby dokonywania takich odniesień określają Państwa Członkowskie.

3. Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty przepisów prawa krajowego, przyjętych w zakresie objętym niniejszą dyrektywą.

4. Państwa Członkowskie wspierają się wzajemnie we wprowadzaniu w życie niniejszej dyrektywy oraz, w razie potrzeby, wymieniają informacje dotyczące licencji, które

zaakceptowały na zasadach równoważności.

5. Informacje poufne uzyskane na podstawie niniejszej dyrektywy objęte są tajemnicą zawodową.

Artykuł 8

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 16 grudnia 1991 r.

W imieniu Rady

H. MAIJ - WEGGEN

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

Procedura specjalnego zatwierdzenia

Funkcja	Specjalne wymagania dla zatwierdzenia				Testy zdolności *
	Licencja	Medyczne	Wiek	Doświadczenie	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1. Komercyjny transport lotniczy w samolotach typu FAR 25/JAR 25 a) <i>PIC</i>	a) ATPL-A	a) Zaświadczenie medyczne klasy 1 bez odstąpienia	a) 21-60	a) 1 500 godzin jako PIC w samolotach typu FAR 25 /JAR 25	— sprawdzenie znajomości wymogów zalecanych przez przyjmujące Państwo Członkowskie i wchodzących w zakres załącznika 6 do Konwencji Chicagowskiej, w języku państwa zatwierdzającego lub w języku angielskim, zgodnie z wyborem składającego wniosek, — test lotu wraz z lotem według przyrządów, w czasie lotu lub w symulatorze (szczegóły dotyczące tych testów określone są dla każdego indywidualnego przypadku w poniższej kolumnie)
					a) Test lotu, włączając test IR w czasie lotu lub w symulatorze

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
b) <i>Drugi pilot</i>	b) ATPL-A	b) Zaświadczenie medyczne klasy 1 bez odstępiania	b) 21-60	b) 1 500 godzin w samolotach typu FAR 25 /JAR 25	b) Test lotu, włączając test IR w czasie lotu lub w symulatorze
2. Komercyjny transport lotniczy w samolotach innych niż samoloty typu FAR 25 /JAR 25					
a) <i>PIC</i>	a) CPL-A (z IR)	a) Zaświadczenie medyczne klasy 1 bez odstępiania	a) 21-60	a) 1 000 godzin jako PIC w komercyjnym transporcie lotniczym od uzyskania IR	a) Test lotu, włączając test IR w czasie lotu lub w symulatorze
b) <i>Drugi pilot</i>	b) CPL-A (z IR)	b) Zaświadczenie medyczne klasy 1 bez odstępiania	b) 21-60	b) 1 000 godzin w komercyjnym transporcie lotniczym	b) Test lotu, włączając test IR w czasie lotu lub w symulatorze
3. a) Samolotowe prace w powietrzu (za wyjątkiem instruktazu lotniczego)	a) CPL-A	a) Zaświadczenie medyczne klasy 1 bez odstępiania	a) 21-60	a) 700 godzin jako PIC w samolotach konwencjonalnych, włączając 200 godzin tego rodzaju pracy nadziemnej, dla którego występuje się o zatwierdzenie, z czego 50 godzin w danej funkcji w ciągu ostatnich 12 miesięcy	a) Kontrola lotu w danej funkcji
3. b) Helikopterowe prace w powietrzu (za wyjątkiem instruktazu lotniczego i operacji offshore)	b) CPL-H	b) Zaświadczenie medyczne klasy 1 bez odstępiania	b) 21-60	b) 700 godzin jako PIC w śmigłowcach, włączając 200 godzin tego rodzaju pracy nadziemnej, dla którego występuje się o zatwierdzenie, z czego 50 godzin w danej funkcji w ciągu ostatnich 12 miesięcy	b) Kontrola lotu w danej funkcji

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
4. Komeracyjny transport lotniczy lub helikopterowe operacje offshore					
a) <i>PIC</i>	a) ATPL-H (z IR, jeżeli wymagane są loty według przepisów lotu według przyrzędu)	a) Zaświadczenie medyczne klasy 1 bez odstępiania	a) 21-60	a) 1 500 godzin lotu jako PIC, związanego z tym rodzajem operacji, dla której występuje się o zatwierdzenie. Jeżeli wymagane jest IR, uzyskanie 500 godzin lotu od momentu uzyskania IR	a) Test lotu, włączając test IR, w miarę potrzeby, w czasie lotu lub w symulatorze
b) <i>Drugi pilot</i>	b) CPL-H (z IR, jeżeli wymagane są loty według przepisów lotu według przyrzędu)	b) Zaświadczenie medyczne klasy 1 bez odstępiania	a) 21-60	b) 1 500 godzin lotu związanego z tym rodzajem operacji, dla której występuje się o zatwierdzenie. Jeżeli wymagane jest IR, uzyskanie 500 godzin lotu od momentu uzyskania IR	a) Test lotu, włączając test IR, w miarę potrzeby, w czasie lotu lub w symulatorze

IR = wzorcowanie przyrzędu

* Składający wniosek musi mieć możliwość poddania się wyżej wymienionej kontroli oraz testowi w możliwie najkrótszym terminie.
Samoloty konwencjonalne oznaczają samoloty inne niż certyfikowane w ramach JAR 25 oraz inne niż samoloty ultralekkie.

LISTA PRZEKAZANYCH DOKUMENTÓW
DO
PROJEKTU USTAWY
O ZMIANIE USTAWY – PRAWO LOTNICZE

przyjętego przez Radę Ministrów
w dniu 9 marca 2004 r.

1.	Deklaracja dotycząca dostosowawczego charakteru projektu ustawy wraz z uzasadnieniem jego dostosowawczego charakteru
2.	Projekt ustawy wraz z uzasadnieniem oraz projektami aktów wykonawczych
3.	Zestawienie przepisów dostosowujących projektowanej ustawy z odpowiednimi przepisami Unii Europejskiej (tabela zgodności)
4.	Opinia Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej o zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej wydana dnia 18 marca 2004 r.
5.	Tłumaczenie następujących aktów prawa Unii Europejskiej, w wersji papierowej i elektronicznej: 1) dyrektywa 2002/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 marca 2002 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Wspólnoty, 2) dyrektywa Rady 91/670/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. sprawie wzajemnego uznawania licencji personelu pełniącego określone funkcje w lotnictwie cywilnym.