

Projekt z dnia 25 lipca 2008 r.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹

z dnia2008 r.

w sprawie obsługi naziemnej w portach lotniczych²

Na podstawie art. 182 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.³) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1. Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowy wykaz rodzajów usług w poszczególnych kategoriach usług obsługi naziemnej określonych w art. 176 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze;
- 2) szczegółowe warunki i tryb udzielania zezwoleń na wykonywanie obsługi naziemnej oraz dokumenty i informacje, jakie powinni przedstawić ubiegający się o zezwolenia, oraz warunki, jakie musi spełniać podmiot ubiegający się o zezwolenie;
- 3) szczegółowe warunki stosowane przy wprowadzaniu ograniczeń, o których mowa w art. 179 ust. 1 i art. 181 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze, w szczególności w odniesieniu do poszczególnych kategorii usług obsługi naziemnej oraz ilości obsługiwanych w ciągu roku pasażerów i ładunków oraz dostępnej powierzchni lub przepustowości portu lotniczego;
- 4) szczegółowe warunki i sposób organizowania i przeprowadzania konkursu, o którym mowa w art. 179 ust. 2 i art. 181 ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze;
- 5) szczegółowe warunki udostępniania i korzystania z infrastruktury lotniska oraz ustalania i pobierania opłat za dostęp do urządzeń, instalacji oraz opłat za użytkowanie scentralizowanej infrastruktury;
- 6) szczególne wymagania związane z dostępem do rynku obsługi naziemnej.

¹ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

² Przepisy niniejszego rozporządzenia wdrażają w zakresie swojej regulacji postanowienia dyrektywy Rady nr 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty (Dz. Urz. WE -polskie wydanie specjalne, rozdz. VII, t. II, str. 496).

³ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 oraz Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558 oraz z 2008 r. Nr 97, poz. 625

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) ustawie - rozumie się przez to ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze;
- 2) zarządzającym portem lotniczym - rozumie się przez to podmiot, którego zadaniem jest administrowanie i zarządzanie infrastrukturą portu lotniczego, a także koordynacja i kontrola działalności różnych podmiotów działających w danym porcie lotniczym lub w danym systemie portowym, o którym mowa w art. 2 lit. m rozporządzenia Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych (Dz. Urz. WE L 240 z 24.08.1992 r., str. 8 z późn. zm.)⁴, wykonywane w zależności od sytuacji oddzielnie lub w powiązaniu z inną działalnością, wpisany do rejestru lotnisk cywilnych;
- 3) agencji obsługi naziemnej - rozumie się przez to podmiot świadczący osobom trzecim jedną lub więcej kategorii usług obsługi naziemnej w porcie lotniczym;
- 4) własnej obsłudze naziemnej - rozumie się przez to wykonywanie we własnym zakresie przez użytkownika portu lotniczego jednej lub więcej kategorii usług obsługi naziemnej, polegających na obsłudze wyłącznie własnych statków powietrznych, załóg, pasażerów i ładunków, bez zawierania z osobą trzecią umowy na świadczenie takich usług, z tym że użytkownicy portu lotniczego nie są wobec siebie osobami trzecimi, jeżeli jeden posiada większość udziałów w innym lub pojedynczy podmiot posiada większość udziałów w każdym z nich;
- 5) Prezesie Urzędu - rozumie się przez to Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 6) użytkownikowi portu lotniczego - rozumie się przez to osobę fizyczną lub prawną odpowiedzialną za przewóz pasażerów lub ładunków drogą powietrzną do lub z danego portu lotniczego;
- 7) państwie trzecim - rozumie się przez to państwo, które nie jest członkiem Unii Europejskiej, Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA)-strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym (EOG) albo Konfederacją Szwajcarską;
- 8) scentralizowanej infrastrukturze - rozumie się przez to elementy infrastruktury i urządzenia w porcie lotniczym służące do wykonywania usług obsługi naziemnej, których złożoność, koszt lub wpływ na środowisko nie pozwala na podział lub powielenie;
- 9) instalacjach i obiektach - rozumie się przez to wszystkie urządzenia oraz powierzchnie lotniska udostępniane na potrzeby wykonywania usług obsługi naziemnej, z wyłączeniem scentralizowanej infrastruktury;
- 10) kontroli – rozumie się przez to stosunek wynikający z przepisów prawnych, umów lub jakichkolwiek innych źródeł, które zarówno oddzielnie, jak i łącznie oraz przy uwzględnieniu związanych z tym okoliczności faktycznych i prawnych dają możliwość wywierania decydującego wpływu na przedsiębiorcę, w sposób bezpośredni lub pośredni, w szczególności poprzez:
 - a) prawo użytkowania wszystkich lub części aktywów,
 - b) prawa i umowy skutkujące możliwością wywierania decydującego wpływu na skład, głosowanie lub decyzje organów przedsiębiorcy albo na prowadzenie działalności przez przedsiębiorcę.

⁴ Dz. Urz. WE C 241 z 29.08. 1994 r. str. 21; Dz. Urz. WE L 1 z 01.01. 1995 r. str. 1

Rozdział 2. Warunki i tryb udzielania zezwolenia na wykonywanie obsługi naziemnej

§ 3. Wniosek o udzielenie zezwolenia na wykonywanie usług obsługi naziemnej przez agenta obsługi naziemnej powinien zawierać:

- 1) oznaczenie przedsiębiorcy, jego siedzibę i adres, a w przypadku osoby fizycznej imię i nazwisko oraz miejsce stałego zamieszkania;
- 2) numer z właściwego rejestru przedsiębiorców;
- 3) określenie kategorii usług obsługi naziemnej lub rodzajów usług w poszczególnych kategoriach usług obsługi naziemnej, na które ma być udzielone zezwolenie, z uwzględnieniem § 6;
- 4) miejsce wykonywania działalności (port lotniczy lub porty lotnicze).

§ 4. 1. Do wniosku o udzielenie zezwolenia należy dołączyć:

- 1) odpis z właściwego rejestru przedsiębiorców;
- 2) kopię umowy albo statutu osoby prawnej ze wszystkimi zmianami;
- 3) kopię dokumentu potwierdzającego tożsamość osoby fizycznej będącej wnioskodawcą, ze wskazaniem miejsca jej stałego zamieszkania, oraz poświadczającego jej obywatelstwo;
- 4) w przypadku podmiotów prowadzących działalność gospodarczą w okresie poprzedzającym złożenie wniosku, w celu potwierdzenia sytuacji ekonomicznej pozwalającej na prowadzenie działalności w zakresie obsługi naziemnej:
 - a) sprawozdanie finansowe za poprzedni rok obrotowy wraz z opinią biegłego rewidenta - w przypadku podmiotów zobowiązanych do jego sporządzania i poddania badaniu przez przepisy o rachunkowości lub inne przepisy szczególne i prowadzących działalność w roku obrotowym poprzedzającym złożenie wniosku;
 - b) roczną deklarację podatkową w podatku dochodowym za rok obrotowy poprzedzający złożenie wniosku - w przypadku podmiotów innych niż wymienione w pkt. 1 i prowadzących działalność w roku obrotowym poprzedzającym złożenie wniosku;
 - c) najnowszą informację finansową, jaką przedsiębiorca składał do Głównego Urzędu Statystycznego - w przypadku przedsiębiorców zobowiązanych do składania formularzy na podstawie przepisów o statystyce publicznej;
 - d) deklaracje podatkowe w podatku dochodowym, które podmiot składał do Urzędu Skarbowego w bieżącym roku obrotowym;
 - e) inne dokumenty potwierdzające sytuację ekonomiczną umożliwiającą prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie obsługi naziemnej, jeżeli nie jest ona potwierdzona dokumentami wymienionymi w ust. 1 pkt 4 lit. a - d
 - f) oświadczenia, że:
 - wobec wnioskodawcy nie jest prowadzone postępowanie egzekucyjne, likwidacyjne lub upadłościowe;
 - wnioskodawca nie zalega z płatnościami na ubezpieczenie społeczne i zdrowotne ani płatnościami stanowiącymi dochód budżetu państwa;
- 5) w przypadku podmiotów rozpoczynających działalność:

oświadczenia, że:

 - wobec wnioskodawcy nie jest prowadzone postępowanie egzekucyjne, likwidacyjne lub upadłościowe;
 - wnioskodawca posiada zdolność finansową i gospodarczą pozwalającą na prowadzenie działalności w zakresie obsługi naziemnej w wybranych

kategoriach przez okres co najmniej 3 miesiące od momentu rozpoczęcia działalności.

6) dokument potwierdzający objęcie przedsiębiorstwa ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej stosownie do zakresu usług objętych wnioskiem o zezwolenie, z uwzględnieniem obowiązujących w tym zakresie przepisów.

2. Dokumenty, o których mowa w ust. 1, powinny zawierać dane aktualne na dzień złożenia wniosku i być wydane nie wcześniej niż 3 miesiące przed jego złożeniem. Dokumenty sporządzone w języku obcym powinny być dołączone wraz z uwierzytelnionym tłumaczeniem na język polski.

3. W przypadku przedkładania kopii dokumentów, o których mowa w ust. 1, powinny być one poświadczane za zgodność z oryginałem urzędowo lub notarialnie.

§ 5. Wniosek o udzielenie zezwolenia na wykonywanie własnej obsługi naziemnej powinien zawierać informacje określone w § 3 oraz dokumenty określone w § 4 ust. 1 pkt 1-3, a także dokument potwierdzający przez zarządzającego portem lotniczym brak zaległych należności lub zawartą w tej sprawie ugodę.

§ 6. 1. W zezwoleniu na wykonywanie obsługi naziemnej Prezes Urzędu może określić szczególne warunki wykonywania usług obsługi naziemnej:

1) w poszczególnych kategoriach usług obsługi naziemnej lub
2) dla każdego rodzaju usług określonego w poszczególnych kategoriach usług obsługi naziemnej.

2. Wykaz rodzajów usług w poszczególnych kategoriach usług obsługi naziemnej określa załącznik do rozporządzenia.

Rozdział 3. Szczegółowe warunki stosowane przy wprowadzaniu ograniczeń liczby zezwoleń dla agentów obsługi naziemnej oraz sposób i tryb przeprowadzania konkursu

§ 7. 1. Liczba zezwoleń dla agentów obsługi naziemnej nie podlega ograniczeniom, z zastrzeżeniem § 9 ust. 1 pkt 1 i 2.

2. Liczba zezwoleń dla użytkowników portu lotniczego na wykonywanie własnej obsługi naziemnej nie podlega ograniczeniom, z zastrzeżeniem § 9 ust. 1 pkt 3 i 4 oraz § 28.

3. W przypadku wprowadzenia ograniczeń, o których mowa w § 9 ust. 1 pkt 1 i 2, w portach lotniczych o ruchu rocznym równym lub większym niż 2 mln pasażerów lub 50 tys. ton ładunków, co najmniej jeden agent obsługi naziemnej posiadający zezwolenie na wykonywanie obsługi naziemnej, nie może bezpośrednio lub pośrednio znajdować się pod kontrolą:

- 1) zarządzającego portem lotniczym;
- 2) użytkownika portu lotniczego, który przewiózł więcej niż 25% pasażerów lub ładunków odnotowanych na tym lotnisku w roku poprzedzającym rok, w którym dokonano wyboru agentów;
- 3) podmiotu kontrolującego lub kontrolowanego bezpośrednio lub pośrednio przez zarządzającego portem lotniczym lub użytkownika, o którym mowa w pkt 2.

§ 8. Prezes Urzędu przekazuje Komisji Europejskiej do dnia 30 czerwca każdego roku kalendarzowego dane potrzebne do sporządzenia wykazu portów lotniczych, w

których ruch roczny jest równy lub większy niż 2 mln pasażerów lub 50 tys. ton ładunków, w celu publikacji w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.”.

§ 9. 1. Przy wprowadzaniu ograniczeń liczby zezwoleń ze względu na szczególne przeszkody w zakresie dostępnej powierzchni lub przepustowości portu lotniczego, wynikające, w szczególności z zatłoczenia i wskaźnika wykorzystania powierzchni, Prezes Urzędu, biorąc pod uwagę, w szczególności analizę przepustowości portu lotniczego przedstawioną przez zarządzającego portem lotniczym oraz stopień wykorzystania powierzchni portu, na wniosek zarządzającego portem lotniczym lub z urzędu, może, w drodze decyzji administracyjnej:

1) ograniczyć liczbę zezwoleń w porcie lotniczym lub jego części nie mniej niż do dwóch, z uwzględnieniem § 7 ust. 3, dla agentów obsługi naziemnej dla każdego z rodzajów usług w poszczególnych kategoriach usług obsługi naziemnej innych niż określone w art. 176 pkt 3-5 i 7 ustawy, w portach lotniczych w których ruch roczny jest równy lub większy niż 2 mln pasażerów lub 50 tys. ton ładunków;

2) zastrzec dla jednego agenta obsługi naziemnej jeden lub więcej rodzajów usług w poszczególnych kategoriach usług obsługi naziemnej, o których mowa w art. 176 pkt 3-5 i 7 ustawy, w portach lotniczych w których ruch roczny jest równy lub większy niż 2 mln pasażerów lub 50 tys. ton ładunków;

3) ograniczyć liczbę zezwoleń dla użytkowników wykonujących własną obsługę naziemną dla każdego z rodzajów usług w poszczególnych kategoriach usług obsługi naziemnej innych niż wymienione w art. 176 pkt 3-5 i 7 ustawy, pod warunkiem, że będą wybierani na podstawie obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych kryteriów, w portach lotniczych w których ruch roczny jest równy lub większy niż 1 mln pasażerów lub 25 tys. ton ładunków;

4) zakazać własnej obsługi naziemnej lub zastrzec własną obsługę naziemną dla jednego użytkownika w odniesieniu do każdego z rodzajów usług w poszczególnych kategoriach usług obsługi naziemnej wymienionych w art. 176 pkt 3-5 i 7 ustawy, w portach lotniczych w których ruch roczny jest równy lub większy niż 1 mln pasażerów lub 25 tys. ton ładunków.

2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, zarządzający portem lotniczym dołącza uzasadnienie oraz odpowiednie dokumenty, potwierdzające istnienie szczególnych przeszkód w zakresie dostępnej powierzchni lub przepustowości portu lotniczego, w szczególności analizę przepustowości portu lotniczego i plan zastosowania środków przewidzianych dla przewyższenia wprowadzanych ograniczeń.

3. Ograniczenia mogą być wprowadzane w przypadkach określonych w ust. 1 pkt 1, 3 i 4 na okres do 3 lat, a w przypadku określonym w ust. 1 pkt 2 na okres do 2 lat. Na 6 miesięcy przed upływem okresu na jaki zostały wprowadzone ograniczenia, o których mowa w ust. 1 pkt 1, 3 i 4, mogą być one przedłużone na kolejne okresy do 3 lat. Ograniczenie przewidziane w ust. 1 pkt 2, może być przedłużone jednorazowo na kolejny okres do 2 lat. Przedłużenie czasu trwania ograniczenia dokonuje się zgodnie z ust. 2 i 4 oraz w oparciu o przesłanki określone w ust. 1.

4. Decyzja Prezesa Urzędu o wprowadzeniu ograniczeń liczby zezwoleń na wykonywanie obsługi naziemnej, o której mowa w ust. 1, powinna określać rodzaje usług w poszczególnych kategoriach usług obsługi naziemnej, dla których wprowadza się ograniczenia ze względu na szczególne przeszkody w zakresie dostępnej powierzchni lub przepustowości portu lotniczego oraz okres obowiązywania ograniczenia.

5. Prezes Urzędu, nie później niż na 3 miesiące przed wydaniem decyzji, o której mowa w ust. 4, przesyła do Komisji Europejskiej projekt decyzji.

6. Prezes Urzędu wydaje decyzję, o której mowa w ust. 5, z uwzględnieniem decyzji Komisji Europejskiej wydanej po zbadaniu przez nią projektu, o którym mowa w ust. 5

7. W przypadkach szczególnych przeszkód, o których mowa w ust. 1, Prezes Urzędu, na wniosek zarządzającego portem lotniczym lub z urzędu, może, w drodze decyzji administracyjnej:

- 1) ograniczyć liczbę zezwoleń w porcie lotniczym lub jego części dla agentów obsługi naziemnej dla każdego z rodzajów usług w poszczególnych kategoriach usług obsługi naziemnej innych niż określone w art. 176 pkt 3-5 i 7 ustawy, w portach lotniczych, w których ruch roczny jest mniejszy niż 2 mln pasażerów lub 50 tys. ton ładunków;
- 2) zastrzec dla jednego agenta obsługi naziemnej jeden lub więcej rodzajów usług w poszczególnych kategoriach usług obsługi naziemnej, o których mowa w art. 176 pkt 3-5 i 7 ustawy, w których ruch roczny jest mniejszy niż 2 mln pasażerów lub 50 tys. ton ładunków;
- 3) ograniczyć liczbę zezwoleń dla użytkowników wykonujących własną obsługę naziemną dla każdego z rodzajów usług w poszczególnych kategoriach usług obsługi naziemnej innych niż wymienione w art. 176 pkt 3-5 i 7 ustawy, w których ruch roczny jest mniejszy niż 1 mln pasażerów lub 25 tys. ton ładunków;
- 4) zakazać własnej obsługi naziemnej lub zastrzec własną obsługę naziemną dla jednego użytkownika w odniesieniu do każdego z rodzajów usług w poszczególnych kategoriach usług obsługi naziemnej wymienionych w art. 176 pkt 3-5 i 7 ustawy, w których ruch roczny jest mniejszy niż 1 mln pasażerów lub 25 tys. ton ładunków.

8. Informacje o ograniczeniach, o których mowa w ust. 5, podlegają publikacji w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

9. Decyzje, o których mowa w ust. 7 nie podlegają badaniu Komisji Europejskiej, o którym mowa w ust. 5;

10. Do ograniczeń, o których mowa w ust. 7 stosuje się odpowiednio przepisy ust. 2 i 4;

11. W przypadku ustąpienia szczególnych przeszkód, o których mowa w ust. 1, Prezes Urzędu na wniosek zarządzającego portem lotniczym lub z urzędu, uchyla decyzję o wprowadzeniu ograniczeń, o których mowa w ust. 1 lub ust. 7.

§ 10. 1. W przypadku ograniczenia liczby udzielanych zezwoleń, o których mowa w § 9 ust. 1, wyboru przedsiębiorcy dokonuje się w drodze konkursu organizowanego przez:

- 1) zarządzającego portem lotniczym, jeżeli podobnej obsługi nie świadczy on sam oraz jeżeli nie ma bezpośredniej lub pośredniej kontroli nad podmiotem świadczącym takie usługi oraz nie posiada udziałów w żadnym takim podmiocie, po konsultacji z komitetem przewoźników lotniczych, o którym mowa w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie tworzenia i działania komitetów oraz współdziałania i konsultacji w porcie lotniczym (Dz.U. Nr 103, poz. 1088),
- 2) Prezesa Urzędu po konsultacji z zarządzającym portem lotniczym i komitetem przewoźników lotniczych użytkujących port lotniczy
- zwanych dalej "organizatorami konkursu".

2. W przypadku określonym w ust. 1 pkt 1, Prezes Urzędu zawiadamia zarządzającego portem lotniczym o obowiązku przeprowadzenia konkursu oraz wskazuje liczbę

podmiotów wykonujących obsługę naziemną, podlegających wyborowi w drodze konkursu.

3. W przypadku, kiedy zarządzający portem lotniczym nie dokona wyboru agenta obsługi naziemnej w drodze konkursu, o którym mowa w ust. 1, w terminie 6 miesięcy od dnia wydania decyzji Prezesa Urzędu o wprowadzeniu ograniczeń liczby zezwoleń na wykonywanie obsługi naziemnej, Prezes Urzędu uchyla tę decyzję.

4. W przypadku wprowadzenia ograniczeń, o których mowa w § 9 ust. 7, wyboru przedsiębiorcy mającego świadczyć usługi obsługi naziemnej w kategoriach usług podlegających ograniczeniu dokonuje zarządzający portem lotniczym na podstawie obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących kryteriów. Zarządzający niezwłocznie informuje Prezesa Urzędu o dokonanym wyborze.

5. W przypadku o którym mowa w ust. 4, kiedy zarządzający portem lotniczym nie dokona wyboru agenta obsługi naziemnej w ciągu sześciu miesięcy Prezes Urzędu uchyla decyzję

o wprowadzeniu ograniczeń liczby zezwoleń na wykonywanie obsługi naziemnej, w tym porcie lotniczym.

§ 11. 1. W przypadku ograniczenia liczby zezwoleń, o którym mowa w § 9 ust. 1, zarządzający portem lotniczym może uzyskać zezwolenie na świadczenie usług obsługi naziemnej bez przeprowadzania procedury konkursowej, bądź bez tej procedury zezwolenie na świadczenie tych usług w porcie lotniczym może uzyskać upoważniony przez zarządzającego inny podmiot, jeżeli:

- 1) zarządzający portem lotniczym kontroluje taki podmiot albo
- 2) podmiot ten kontroluje zarządzającego portem lotniczym.

2. Zarządzający portem lotniczym informuje komitet przewoźników lotniczych użytkujących port lotniczy o decyzji, o której mowa w ust. 1.

§ 12. 1 W przypadku ograniczenia liczby udzielanych zezwoleń, o którym mowa w § 9 ust. 1, zaproszenie do udziału w konkursie Prezes Urzędu ogłasza w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego, oraz w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

2. W przypadku o którym mowa w § 10 ust. 1 pkt 2, zarządzający niezwłocznie dostarcza Prezesowi Urzędu ULC szczegółowe informacje na temat:

- 1) dostępnej w porcie lotniczym infrastruktury niezbędnej do prowadzenia działalności w zakresie obsługi naziemnej będącej przedmiotem postępowania konkursowego, w tym wykaz elementów wchodzących w skład scentralizowanej infrastruktury portu lotniczego;
- 2) planów zarządzającego portem lotniczym w zakresie rozbudowy i modernizacji infrastruktury portu lotniczego niezbędnej do prowadzenia działalności w zakresie obsługi naziemnej będącej przedmiotem postępowania konkursowego, obejmujące okres minimum trzech lat;
- 3) powierzchni portu lotniczego, którą zarządzający portem lotniczym zamierza udostępnić na potrzeby wykonywania działalności w zakresie obsługi naziemnej objętej postępowaniem konkursowym

§ 13. W ogłoszeniu o konkursie należy określić:

- 1) nazwę i siedzibę organizatora;
- 2) zakres usług obsługi naziemnej oraz miejsce ich wykonywania (nazwa portu lotniczego) objęte konkursem;
- 3) miejsce i termin zgłoszenia o przystąpieniu do konkursu;
- 4) miejsce i termin składania dokumentacji konkursowej;

- 5) informacje o warunkach konkursu;
- 6) liczbę podmiotów wykonujących obsługę naziemną podlegających wyborowi w drodze konkursu;
- 7) szczegółowe informacje na temat dostępnej w porcie lotniczym infrastruktury niezbędnej do prowadzenia działalności w zakresie obsługi naziemnej będącej przedmiotem postępowania konkursowego, w tym wykaz elementów wchodzących w skład scentralizowanej infrastruktury portu lotniczego;
- 8) informacje na temat planów zarządzającego portem lotniczym w zakresie rozbudowy i modernizacji infrastruktury portu lotniczego niezbędnej do prowadzenia działalności w zakresie obsługi naziemnej będącej przedmiotem postępowania konkursowego, obejmujące okres minimum trzech lat;
- 9) informacje na temat powierzchni portu lotniczego, którą zarządzający portem lotniczym zamierza udostępnić na potrzeby wykonywania działalności w zakresie obsługi naziemnej objętej postępowaniem konkursowym.

§ 14. 1. W warunkach konkursu określa się:

- 1) dokumentację konkursową, którą przedsiębiorcy przystępujący do konkursu są obowiązani złożyć, obejmującą w szczególności:
 - a) odpis z właściwego rejestru przedsiębiorców,
 - b) kopię umowy lub statutu spółki z wszystkimi zmianami,
 - c) opinię banku o wiarygodności finansowej przedsiębiorcy,
 - d) zaświadczenie o niezaleganiu z należnościami podatkowymi oraz płaceniu składek na ubezpieczenia społeczne,
 - e) zaświadczenie o niekaralności osób zarządzających działalnością przedsiębiorcy,
 - f) informacje o zakresie i formach działalności prowadzonej przez uczestnika konkursu,
 - g) propozycje finansowania działalności i wielkość środków przeznaczonych na tę działalność,
 - h) ogólny opis i schemat organizacyjno-funkcjonalny przedsiębiorstwa dla wykonywania usług obsługi naziemnej objętych konkursem oraz informacje dotyczące zabezpieczenia ochrony środowiska naturalnego,
 - i) proponowane stawki opłat za wykonywane usługi,
 - j) informacje o kwalifikacjach personelu i specjalistycznym sprzęcie niezbędnym do wykonywania usług oraz o stosowanych technologiach wraz z parametrami technicznymi;
- 2) kryteria wyboru odnoszące się do parametrów technicznych, stosowanej technologii w zakresie oddziaływania na środowisko, kosztów eksploatacji, specyfikacji technicznej, używanych urządzeń oraz terminu rozpoczęcia działalności przez podmiot wykonujący obsługę naziemną wybrany w drodze konkursu;
- 3) skalę oceny punktowej dla każdego kryterium.

2. Zarządzający portem lotniczym po konsultacji z komitetem przewoźników lotniczych użytkujących port lotniczy określa każdorazowo warunki konkursu oparte na obiektywnych i niedyskryminacyjnych zasadach, a następnie przedstawia je Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia. W przypadku gdy organizatorem konkursu jest Prezes Urzędu, warunki konkursu określane są przez Prezesa Urzędu po konsultacji z komitetem przewoźników lotniczych użytkujących port lotniczy oraz z zarządzającym portem lotniczym.

3. W przypadku przedstawienia przez Zarządzającego portem lotniczym warunków konkursu do zatwierdzenia, o którym mowa w ust. 2, Prezes Urzędu może, w drodze

decyzji administracyjnej w terminie dwóch tygodni od otrzymania tych warunków nakazać ich zmiany, jeżeli będą one sprzeczne z przepisami prawa lub zasadami, o których mowa w ust. 2.

4. Warunki konkursu stosuje się, jeżeli w terminie, o którym mowa w ust. 3, Prezes Urzędu nie nakaze ich zmiany.

5. Dokumenty, o których mowa w ust. 1 pkt 1, powinny zawierać dane aktualne na dzień złożenia wniosku i być wystawione nie wcześniej niż 3 miesiące przed jego złożeniem. Dokumenty sporządzone w języku obcym powinny być dołączone wraz z uwierzytelnionym tłumaczeniem na język polski.

6. W przypadku przedkładania kopii dokumentów, o których mowa w ust. 1, powinny być one poświadczane za zgodność z oryginałem urzędowo lub notarialnie.

§ 15. 1. Termin zgłoszenia przystąpienia do konkursu nie może być krótszy niż 30 dni od dnia ogłoszenia konkursu.

2. Zgłoszenie o przystąpieniu do konkursu powinno zawierać:

- 1) oznaczenie przedsiębiorcy, jego siedzibę i adres lub miejsce stałego zamieszkania;
- 2) odpis z właściwego rejestru przedsiębiorców;
- 3) oświadczenie przystępującego do konkursu potwierdzające, że przedsiębiorca spełnia wymogi określone w art. 177 ust. 2 i 3 ustawy;
- 4) określenie rodzaju i zakresu wykonywania zamierzonych usług;
- 5) dokumentację, o której mowa w § 14 ust. 1 pkt 1;
- 6) określenie terminu, w ciągu którego podmiot wykonujący obsługę naziemną wybrany w drodze konkursu złoży do Prezesa Urzędu wniosek o uzyskanie zezwolenia na wykonywanie obsługi naziemnej spełniający wymagania niniejszego rozporządzenia oraz planowanego terminu rozpoczęcia działalności.

§ 16. 1. W przypadku złożenia zgłoszenia o przystąpieniu do konkursu na wykonywanie usług obsługi naziemnej przez podmiot, o którym mowa w § 11 ust. 1, w terminie, o którym mowa w § 13 pkt 3, w sytuacji, gdy w postępowaniu konkursowym, którego organizatorem jest Prezes Urzędu dokonuje się wyboru jednego agenta obsługi naziemnej, Prezes Urzędu powiadamia pozostałych uczestników konkursu o złożeniu zgłoszenia przez ten podmiot oraz o możliwości uzyskania przez niego zezwolenia po spełnieniu niezbędnych wymagań.

2. Procedura konkursowa ulega zawieszeniu do czasu wydania przez Prezesa Urzędu decyzji w sprawie wydania albo odmowy wydania zezwolenia dla podmiotu, o którym mowa w § 11 ust. 1.

3. Prezes Urzędu wydaje decyzję, o której mowa w ust. 2, na wniosek podmiotu, o którym mowa w § 11 ust. 1, złożony w terminie nie dłuższym niż 3 miesiące od złożenia zgłoszenia o przystąpieniu do konkursu.

4. W przypadku niezłożenia wniosku, o którym mowa w ust. 3, procedura konkursowa ulega wznowieniu, a złożone przez podmiot, o którym mowa w § 11 ust. 1, zgłoszenie o przystąpieniu do konkursu jest bezskuteczne.

5. W przypadku wydania przez Prezesa Urzędu zezwolenia podmiotowi, o którym mowa w § 11 ust. 1, Prezes Urzędu informuje uczestników konkursu, że zaproszenie do konkursu jest bezskuteczne. W takim przypadku dalszej procedury konkursowej nie stosuje się.

6. W przypadku wydania przez Prezesa Urzędu ostatecznej decyzji w sprawie odmowy wydania podmiotowi, o którym mowa w § 11 ust. 1, zezwolenia albo pozostawienia

wniosku bez rozpoznania procedura konkursowa ulega wznowieniu, a złożone przez podmiot, o którym mowa w § 11 ust. 1, zgłoszenie o przystąpieniu do konkursu jest bezskuteczne.

§ 17. 1. W przypadku złożenia zgłoszenia o przystąpieniu do konkursu na wykonywanie usług obsługi naziemnej przez podmiot, o którym mowa w § 11 ust. 1, w terminie, o którym mowa w § 13 pkt 3, w sytuacji, gdy w postępowaniu konkursowym, którego organizatorem jest Prezes Urzędu dokonuje się wyboru więcej niż jednego agenta obsługi naziemnej, Prezes Urzędu powiadamia pozostałych uczestników konkursu o złożeniu zgłoszenia przez ten podmiot oraz o możliwości uzyskania przez niego zezwolenia po spełnieniu niezbędnych wymagań.

2. W zakresie wyboru jednego agenta obsługi naziemnej stosuje się odpowiednio § 16 ust. 2-4 i 6. Procedura konkursowa dotycząca wyboru pozostałych agentów obsługi naziemnej nie ulega zmianom, z tym że liczba agentów obsługi naziemnej podlegająca wyborowi w drodze konkursu ulega zmniejszeniu odpowiednio o jedno miejsce.

§ 18. 1. W przypadku złożenia zgłoszenia o przystąpieniu do konkursu na wykonywanie usług obsługi naziemnej przez podmiot, o którym mowa w § 11 ust. 1, w terminie, o którym mowa w § 13 pkt 3, w sytuacji, gdy w postępowaniu konkursowym, którego organizatorem jest zarządzający portem lotniczym dokonuje się wyboru jednego agenta obsługi naziemnej, zarządzający portem lotniczym powiadamia pozostałych uczestników konkursu o złożeniu zgłoszenia przez ten podmiot oraz o możliwości uzyskania przez niego zezwolenia po spełnieniu niezbędnych wymagań. Postanowienia § 16 ust. 2-6 stosuje się odpowiednio.

§ 19. 1. W przypadku złożenia zgłoszenia o przystąpieniu do konkursu na wykonywanie usług obsługi naziemnej przez podmiot, o którym mowa w § 11 ust. 1, w terminie, o którym mowa w § 13 pkt 3, w sytuacji, gdy w postępowaniu konkursowym, którego organizatorem jest zarządzający portem lotniczym dokonuje się wyboru więcej niż jednego agenta obsługi naziemnej, zarządzający portem lotniczym powiadamia pozostałych uczestników konkursu o złożeniu zgłoszenia przez ten podmiot oraz o możliwości uzyskania przez niego zezwolenia po spełnieniu niezbędnych wymagań.

2. W zakresie wyboru jednego agenta obsługi naziemnej stosuje się odpowiednio § 16 ust. 2-4 i 6. Procedura konkursowa dotycząca wyboru pozostałych agentów obsługi naziemnej nie ulega zmianom, z zastrzeżeniem §10 ust. 1. Liczba agentów obsługi naziemnej podlegająca wyborowi w drodze konkursu ulega zmniejszeniu odpowiednio o jedno miejsce.

§ 20. 1. Postępowanie konkursowe przeprowadza zespół powołany przez organizatora konkursu, w składzie co najmniej 5 osób.

2. Zespół działa na podstawie regulaminu określającego w szczególności skład, przewodniczącego zespołu oraz sposób przeprowadzania głosowania. W przypadku gdy organizatorem konkursu jest zarządzający portem lotniczym regulamin zatwierdza Prezes Urzędu.

3. Do składu zespołu nie mogą być powołani przedstawiciele przedsiębiorców świadczących usługi obsługi naziemnej w danym porcie lotniczym lub ubiegający się o zezwolenie oraz ich przedstawiciele, a także osoby pozostające z ubiegającym się o zezwolenie w takim stosunku prawnym lub faktycznym, który może budzić uzasadnione wątpliwości co do bezstronności tych osób.

4. W skład zespołu wchodzi radca prawny.

§ 21. 1. Uczestnicy konkursu składają zgłoszenie o przystąpieniu do konkursu w zalakowanych opakowaniach.
2. Organizator konkursu przechowuje zgłoszenia o przystąpieniu do konkursu do chwili ich otwarcia przez zespół, o którym mowa w § 20.
3. Zgłoszenia o przystąpieniu do konkursu po ich otwarciu przechowywane są przez zespół.

§ 22. Zespół może żądać udzielenia dodatkowych wyjaśnień dotyczących treści złożonych zgłoszeń o przystąpieniu do konkursu.

§ 23. Jeżeli żadne zgłoszenie o przystąpieniu do konkursu nie będzie odpowiadać warunkom określonym w niniejszym rozporządzeniu, zespół składa do organizatora konkursu wniosek o uznanie konkursu za bezskuteczny.

§ 24. 1. Z postępowania konkursowego i oceny dokumentacji przewodniczący zespołu sporządza protokół, który podpisują wszyscy członkowie zespołu.

2. Protokół zawiera:

- 1) oznaczenie i miejsce postępowania konkursowego;
- 2) imiona i nazwiska członków zespołu;
- 3) liczbę ofert konkursowych;
- 4) ocenę punktową zgłoszeń o przystąpieniu do konkursu i wskazanie zgłoszenia lub zgłoszeń, które zostały wybrane do udzielenia zezwolenia;
- 5) podpisy wszystkich członków zespołu.

§ 25. 1. Zespół niezwłocznie zawiadamia organizatora konkursu o zakończeniu konkursu i jego wyniku. W przypadku gdy organizatorem konkursu jest zarządzający portem lotniczym, jest on obowiązany zawiadomić Prezesa Urzędu oraz komitet przewoźników lotniczych użytkujących port lotniczy o zakończeniu konkursu i jego wyniku.

2. Organizator konkursu zawiadamia uczestników konkursu o jego wyniku. W przypadku gdy organizatorem konkursu jest Prezes Urzędu, informuje on również zarządzającego portem lotniczym oraz komitet przewoźników lotniczych użytkujących port lotniczy o wynikach konkursu.

3. Na czynności zespołu w toku postępowania konkursowego uczestnik konkursu może wnieść pisemny protest do organizatora konkursu w terminie 14 dni od dnia powiadomienia o wynikach konkursu.

4. W przypadku gdy organizatorem konkursu jest zarządzający portem lotniczym, informuje on niezwłocznie Prezesa Urzędu o złożeniu przez uczestnika konkursu protestu na czynności zespołu.

5. Organizator konkursu rozpatruje protest – nie później niż w terminie 7 dni od jego otrzymania oraz pisemnie informuje wnoszącego protest o sposobie jego rozpatrzenia.

6. W przypadkach gdy organizatorem konkursu jest zarządzający portem lotniczym, powiadamia on Prezesa Urzędu o sposobie załatwienia protestu oraz przedstawia dokumentację konkursową.

7. W przypadku gdy organizatorem konkursu jest zarządzający portem lotniczym, w razie stwierdzenia przez Prezesa Urzędu, iż wybór przedsiębiorcy został dokonany z naruszeniem regulaminu konkursowego, przepisów ustawy lub niniejszego rozporządzenia, Prezes Urzędu przekazuje zarządzającemu portem lotniczym protest do ponownego rozpatrzenia wskazując na stwierdzone naruszenia.

8. W przypadku określonym w ust. 7 zarządzający portem lotniczym powiadamia

Prezesa Urzędu o sposobie załatwienia ponownego rozpatrzenia protestu oraz przedstawia dokumentację konkursową.

9. W sytuacji określonej w ust. 8, gdy zarządzający portem lotniczym dokona ponownego rozpatrzenia protestu z naruszeniem regulaminu konkursowego, przepisów ustawy lub niniejszego rozporządzenia lub w przypadku gdy nie dokona on ponownego rozpatrzenia protestu, Prezes Urzędu może uchylić decyzję o wprowadzeniu ograniczeń, o których mowa w § 9 ust. 1

10. W przypadku gdy organizatorem konkursu jest zarządzający portem lotniczym, jest on obowiązany na żądanie Prezesa Urzędu przedstawić dokumentację konkursową.

§ 26. 1. Prezes Urzędu udziela zezwolenia, o którym mowa w § 6, przedsiębiorcy wybranemu w konkursie na wniosek tego przedsiębiorcy złożony w terminie nie dłuższym niż określony przez niego w zgłoszeniu o przystąpieniu do konkursu.

2. W przypadku niezłożenia wniosku, o którym mowa w ust. 1, lub odmowy wydania zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, prawo do złożenia wniosku uzyskuje przedsiębiorca, którego zgłoszenie o przystąpieniu do konkursu uzyskało kolejną co do wysokości ocenę w postępowaniu konkursowym. Prezes Urzędu obowiązany jest do poinformowania przedsiębiorcy o prawie do złożenia wniosku.

§ 27. 1. Wyboru agenta obsługi naziemnej, o którym mowa w § 9 ust. 1, dokonuje się na okres nie dłuższy niż 7 lat.

2. Na miejsce zwolnione przed upływem okresu, na jaki dokonano wyboru agenta obsługi naziemnej, przeprowadzany jest ponowny wybór agenta obsługi naziemnej.

§ 28. Zezwolenia na wykonywanie własnej obsługi naziemnej dla użytkownika będącego przedsiębiorcą zagranicznym z państwa trzeciego udziela się z zachowaniem zasady wzajemności wynikającej z umów międzynarodowych

Rozdział 4. Konsultacje z komitetem przewoźników lotniczych użytkujących port lotniczy

§ 29. 1. Wyboru podmiotu wykonującego obsługę w porcie lotniczym, o którym mowa w § 9 ust. 1, dokonuje się w oparciu o obiektywne i niedyskryminacyjne zasady po konsultacji z komitetem przewoźników lotniczych użytkujących port lotniczy.

2. Zarządzający portem lotniczym, w terminie 14 dni od dnia zakończenia konsultacji z komitetem przewoźników lotniczych użytkujących port lotniczy, przekazuje Prezesowi Urzędu informacje na temat wyników przeprowadzonych konsultacji.

3. W przypadku, gdy organizatorem konkursu jest Prezes Urzędu, wyboru podmiotu wykonującego obsługę w porcie lotniczym, o którym mowa w § 9 ust. 1, dokonuje się po konsultacji z komitetem przewoźników lotniczych użytkujących port lotniczy oraz zarządzającym portem lotniczym, który:

- 1) nie świadczy tych usług obsługi naziemnej;
- 2) nie ma bezpośredniej lub pośredniej kontroli nad podmiotem świadczącym takie usługi;
- 3) nie posiada udziałów w podmiocie świadczącym takie usługi.

§ 30. 1. Zarządzający portem lotniczym co najmniej raz w roku przeprowadza konsultacje z komitetem przewoźników lotniczych użytkujących port lotniczy, z udziałem wszystkich podmiotów świadczących usługi w danym porcie lotniczym.

2. Konsultacje powinny dotyczyć w szczególności ceny usług obsługi naziemnej w przypadku, o którym mowa w § 9 ust. 1 pkt 2, oraz organizacji i sposobu świadczenia tych usług.

Rozdział 5. Scentralizowana infrastruktura oraz dostęp do urządzeń i instalacji lotniska

§ 31. 1. Zarządzający portem lotniczym lub inny podmiot dysponujący elementami scentralizowanej infrastruktury zarządza nią w sposób umożliwiający korzystanie z niej przez: zarządzającego portem lotniczym, agentów obsługi naziemnej oraz użytkowników portu lotniczego.

2. Scentralizowana infrastruktura może obejmować w szczególności:

- 1) jednolity system odpraw pasażerów i bagażu wraz z wyposażeniem;
- 2) taśmociągi służące do transportu bagażu wewnątrz terminalu lotniska;
- 3) miejsca do parkowania dla sprzętu i pojazdów służących do świadczenia usług obsługi naziemnej;
- 4) stacje zasilania w energię elektryczną statków powietrznych na płycie lotniska;
- 5) instalacje dostawy wody pitnej i odprowadzania ścieków;
- 6) płyty przeznaczone do odladzania samolotów wraz z systemem utylizacji odpadów powstających w wyniku odladzania;
- 7) pomieszczenia sortowania bagażu wraz z taśmami dla bagaży pasażerów wylatujących i przylatujących;
- 8) centralny system dystrybucji paliwa;
- 9) systemy łączności naziemnej;
- 10) system informacji lotniskowej.

3. Zarządzający portem lotniczym oraz inne podmioty dysponujące elementami scentralizowanej infrastruktury, w zależności od wyposażenia portu lotniczego, określają elementy wchodzące w skład scentralizowanej infrastruktury dla danego portu lotniczego, których złożoność, koszt lub wpływ na środowisko nie pozwala na ich podział lub powielanie.

4. Zarządzający portem lotniczym w porozumieniu z innymi podmiotami dysponującymi elementami scentralizowanej infrastruktury, ogłasza wykaz elementów wchodzących w skład scentralizowanej infrastruktury, w miejscu dostępnym dla wszystkich użytkowników portu lotniczego i agentów obsługi naziemnej.

§ 32. Scentralizowaną infrastrukturę, o której mowa w § 31 ust. 2, oraz urządzenia i instalacje lotniska udostępnia się z uwzględnieniem:

- 1) obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych kryteriów;
- 2) zapotrzebowania na usługi obsługi naziemnej oraz zasobów pomieszczeń i urządzeń;
- 3) zasady niedyskryminacji i konieczności zapewnienia warunków dla uczciwej konkurencji.

§ 33. Urządzenia i instalacje lotniska dzieli się pomiędzy agentów obsługi naziemnej i użytkowników portu lotniczego, w tym nowe podmioty, w szczególności w sposób zapewniający im wykonywanie działalności, umożliwiającą efektywną i uczciwą konkurencję oraz zapewniającą bezpieczne i prawidłowe funkcjonowanie lotniska, przy uwzględnieniu uwarunkowań technicznych występujących w porcie lotniczym.

§ 34. Scentralizowana infrastruktura oraz urządzenia i instalacje portu lotniczego

użytkowane są zgodnie z regulaminem użytkownika portu lotniczego ustalonym przez zarządzającego portem lotniczym, po konsultacjach z agentami obsługi naziemnej oraz komitetem przewoźników lotniczych użytkujących port lotniczy.

§ 35. 1. Jeżeli udostępnianie scentralizowanej infrastruktury uzasadnia pobieranie opłat, zarządzający portem lotniczym może pobierać opłaty od agentów obsługi naziemnej i użytkownika portu lotniczego za użytkowanie scentralizowanej infrastruktury oraz opłaty za korzystanie z urządzeń i instalacji lotniska.

2. Opłaty, o których mowa w ust. 1, ustala się w sposób właściwy, obiektywny, przejrzysty i niedyskryminujący:

1) zapewniający łatwość naliczania należności z tytułu tych opłat;

2) umożliwiające sprawdzenie przez użytkowników portu lotniczego i agentów obsługi naziemnej poprawności naliczonej należności, o której mowa w pkt 1;

3. Przy ustalaniu opłat zarządzający portem lotniczym w miarę możliwości bierze pod uwagę w szczególności:

1) koszt inwestycji dla danej kategorii instalacji;

2) procent rocznej amortyzacji dla danej kategorii instalacji lub wyposażenia;

3) roczny koszt działalności i konserwacji.

4. Ustalając opłaty, o których mowa w ust. 1, zarządzający portem lotniczym, z zachowaniem zasad, o których mowa w ust. 2 i 3, może stosować rabaty i zniżki od ustalonych opłat, o których mowa w ust. 1, jeżeli nie spowoduje to podwyższenia opłat ponoszonych przez podmioty niekorzystające z tych rabatów i zniżek.

5. Zarządzający portem lotniczym przekazuje Prezesowi Urzędu, użytkownikom portu lotniczego i agentom obsługi naziemnej oraz ogłasza w miejscu dostępnym dla wszystkich użytkowników portu lotniczego i agentów obsługi naziemnej zestawienie wysokości opłat, o których mowa w ust. 1, wraz z informacją o udzielonych rabatach i zniżkach.

6. Opłaty, o których mowa w ust. 1, są wnoszone przez agentów obsługi naziemnej i użytkowników portu lotniczego w terminach i trybie ustalonym przez zarządzającego w ogłoszeniu, o którym mowa w ust. 5.

Rozdział 6. Warunki prowadzenia działalności w zakresie obsługi naziemnej

§ 36. 1. Działalność w zakresie obsługi naziemnej prowadzi się z uwzględnieniem wymagań określonych przez zarządzającego portem lotniczym mających na celu zapewnienie należytego funkcjonowania portu lotniczego.

2. Agent obsługi naziemnej oraz użytkownik portu lotniczego wykonujący obsługę własną obowiązani są do przestrzegania wymagań zarządzającego portem lotniczym odnoszących się do organizacji i funkcjonowania portu lotniczego, z uwzględnieniem zasad bezpieczeństwa i higieny pracy.

3. Agent obsługi naziemnej:

1) zawiera umowę z zarządzającym portem lotniczym o korzystanie z lotniska oraz jego urządzeń w części niezbędnej do wykonywania tych usług, określającej wysokość i zasady odpłatności;

2) prowadzi swoje przedsiębiorstwo w sposób gwarantujący prawidłowość funkcjonowania i eliminowanie zakłóceń na terenie lotniska, w tym zapewnia ochronę przed aktami bezprawnej ingerencji w ramach swojej działalności;

3) zapewnia ciągłość wykonywania obsługi naziemnej w zakresie objętym posiadanym zezwoleniem, o którym mowa w § 3.

4. Do użytkowników portu lotniczego wykonujących własną obsługę naziemną stosuje się przepisy ust. 2 i ust. 3 pkt 1 i 2.

5. Agent obsługi naziemnej oraz użytkownik lotniska wykonujący obsługę własną prowadzą odpowiednie szkolenia własnego personelu dla prawidłowej realizacji zadań, o których mowa w ust. 1-4.

§ 37. 1. Podmioty wykonujące obsługę naziemną na rzecz osób trzecich, przedstawiają Prezesowi Urzędu roczne sprawozdanie finansowe z wykonywania tej działalności.

2. Podmioty wykonujące obsługę naziemną na rzecz osób trzecich w portach lotniczych, w których ruch roczny jest równy lub większy niż 2 mln pasażerów lub 50 tys. ton ładunków, muszą wyraźnie oddzielić pod względem księgowym i handlowym czynności wykonywane w zakresie obsługi naziemnej od innej działalności gospodarczej.

§ 38. Prezes Urzędu może żądać w czasie prowadzenia działalności przez agenta obsługi naziemnej, przy zmianie personelu lub wątpliwości co do gwarancji należytego wykonywania działalności przez agenta, dodatkowych dokumentów oraz sprawdzania jego niezależności finansowej.

§ 39. 1. Jeżeli z zobowiązań międzynarodowych Unii Europejskiej nie wynika inaczej, przepisów rozporządzenia nie stosuje się do użytkowników portu lotniczego z państwa trzeciego w przypadku stwierdzenia, że państwo trzecie w odniesieniu do dostępu do rynku obsługi naziemnej dla wykonywania obsługi własnej:

1) nie traktuje użytkowników portu lotniczego wykonujących obsługę własną pochodzących z Rzeczypospolitej Polskiej, pod względem faktycznym lub w oparciu o przepisy prawa w sposób porównywalny do tego, w jaki Rzeczpospolita Polska traktuje podmioty pochodzące z tego państwa trzeciego, albo

2) nie przestrzega pod względem faktycznym lub w oparciu o przepisy prawa zasady traktowania narodowego wobec użytkowników portu lotniczego wykonujących obsługę własną pochodzących z Rzeczypospolitej Polskiej, albo

3) traktuje w sposób bardziej uprzywilejowany użytkowników portu lotniczego wykonujących obsługę własną pochodzących z innych państw trzecich niż podmioty pochodzące z Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Prezes Urzędu w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego zamieszcza w drodze obwieszczenia wykaz państw trzecich, do których nie stosuje się przepisów rozporządzenia.

3. Prezes Urzędu powiadamia właściwe władze państw trzecich o niestosowaniu przepisów rozporządzenia w stosunku do użytkowników portów lotniczych z tych państw.

4. O każdym przypadku, o którym mowa w ust. 1, Prezes Urzędu powiadamia Komisję Europejską.

Rozdział 7. Przepisy przejściowe i końcowe

§ 40. Zezwolenia wydane na podstawie dotychczasowych przepisów udzielone przed dniem wejścia w życie tego rozporządzenia zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

§ 41. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 czerwca 2005 r. w sprawie obsługi naziemnej w portach lotniczych (Dz. U. nr 128, poz. 1071).

§ 42. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

Załącznik

Wykaz usług obsługi naziemnej

1. Kategoria 1 - Ogólne usługi administracyjno-gospodarcze wykonywane w interesie użytkowników obejmujące:

1.1. reprezentację i kontakty z władzami lokalnymi lub innymi instytucjami, regulowanie płatności w imieniu użytkownika portu lotniczego oraz zapewnienie pomieszczeń biurowych dla jego przedstawicieli;

1.2. kontrolę załadowania, przyjmowanie wiadomości i telekomunikację;

1.3. obsługę, przechowywanie i administrację urządzeń ładunkowych;

1.4. inne czynności nadzoru przed, w czasie i po zakończeniu lotu oraz inne czynności administracyjne na żądanie użytkownika portu.

2. Kategoria 2 - Obsługa pasażerów obejmująca:

wszelką pomoc świadczoną pasażerom przylatującym, odlatującym, przesiadającym się, w tym sprawdzanie biletów i dokumentów podróży, rejestrowanie bagażu i przemieszczanie go do sortowni.

3. Kategoria 3 – Obsługa bagażu obejmująca:

obsługę naziemną bagażu na terenie sortowni, jego sortowanie, przygotowywanie go do odlotu, załadowywanie i wyładowywanie z urządzeń służących do przemieszczania go ze statku powietrznego do sortowni i w drugą stronę, jak również transport bagażu z sortowni na teren odbioru bagażu.

4. Kategoria 4 - Obsługa ładunków (towarów i poczty) obejmująca:

4.1. w zakresie ładunków: fizyczną obsługę wywozu, transferu. i przywozu, obsługę w zakresie związanych z tym dokumentów, procedur celnych i stosowania procedury bezpieczeństwa uzgodnionej między stronami lub wynikającej z okoliczności;

4.2. w zakresie poczty: fizyczną obsługę poczty przylatującej lub odlatującej, obsługę w zakresie związanych z tym dokumentów i stosowanie

procedury w zakresie bezpieczeństwa uzgodnionej między stronami lub wynikającej z okoliczności.

5. Kategoria 5 - Obsługa płytowa obejmująca:

5.1. prowadzenie statku powietrznego na ziemi po lądowaniu i przed startem*;

5.2. pomoc w blokowaniu statku powietrznego i dostarczanie odpowiednich urządzeń*;

5.3. łączność między statkiem powietrznym i podmiotem świadczącym usługi w części lotniczej portu lotniczego ;

5.4. załadunek i rozładunek statku powietrznego, w tym zapewnienie i obsługę odpowiednich urządzeń, jak również transport załogi i pasażerów między statkiem powietrznym i terminalem, transport bagażu między statkiem powietrznym i terminalem;

5.5. dostarczenie i obsługę właściwych urządzeń do uruchamiania silników;

5.6. holowanie statku powietrznego przed startem i po lądowaniu, jak również zapewnienie urządzeń odpowiednich do tego celu;

5.7. transport do statku powietrznego, załadunek na statek powietrzny i wyładunek ze statku powietrznego żywności i napojów.

6. Kategoria 6 – Obsługa statków powietrznych obejmująca:

6.1. mycie statku powietrznego na zewnątrz i wewnątrz, mycie toalet i zaopatrywanie w wodę;

6.2. chłodzenie i ogrzewanie kabiny, usuwanie śniegu i lodu, odladzanie statku powietrznego;

6.3. ponowne zaopatrzenie kabiny w odpowiednie wyposażenie, przechowywanie tego wyposażenia.

* O ile usługi te nie są świadczone przez służbę ruchu lotniczego lub zarządzającego portem lotniczym.

7. Kategoria 7 - Obsługa w zakresie zaopatrzenia statków powietrznych w paliwo, smary i inne materiały techniczne obejmująca:

7.1. organizację i wykonywanie czynności tankowania i roztankowywania, w tym przechowywanie paliwa oraz kontrolę jakości i ilości dostaw paliwa;

7.2. neutralizację resztek materiałów napędowych

8. Kategoria 8 - Obsługa techniczno-administracyjna statków powietrznych obejmująca:

8.1. rutynowe czynności dokonywane przed lotem;

8.2. nierutynowe czynności wykonywane na żądanie użytkownika portu lotniczego;

8.3. obsługę administracyjną oraz dostarczanie części zapasowych i odpowiedniego sprzętu;

8.4. występowanie o rezerwację lub rezerwowanie odpowiedniego miejsca do parkowania lub hangaru.

9. Kategoria 9 - Obsługa operacyjna lotu i administracyjna załóg statków powietrznych obejmująca:

9.1. przygotowanie lotu w porcie odlotu lub każdym innym miejscu;

9.2. pomoc podczas lotu, w tym przekazywanie nowych poleceń, jeżeli będzie to potrzebne;

9.3. czynności po wykonaniu lotu;

9.4. czynności administracyjne związane z załogą.

10. Kategoria 10 – Transport naziemny obejmujący:

10.1. organizację i realizację przewozu załogi, pasażerów, bagażu, ładunków i poczty między różnymi terminalami w tym samym porcie lotniczym, z wyłączeniem jednak przewozu między statkiem powietrznym i innym punktem znajdującym się w granicach tego samego portu lotniczego;

10.2. każdy specjalny transport wykonywany na żądanie użytkownika portu lotniczego.

11. Kategoria 11 - Obsługa w zakresie zaopatrzenia pokładowego statków powietrznych (catering) obejmująca:

11.1. utrzymywanie kontaktów z dostawcami i zarządzanie administracyjne;

11.2. przechowywanie żywności i napojów oraz sprzętu niezbędnego do ich przygotowania;

11.3. czyszczenie tego sprzętu;

11.4. przygotowanie i dostawa sprzętu oraz zapasów pokładowych (żywność i napoje).

UZASADNIENIE

Dotychczas kwestie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej regulowane są Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 21 czerwca 2005 r. w *sprawie obsługi naziemnej w portach lotniczych* (Dz. U. Nr 128 poz. 1071). W stosunku do powyższego rozporządzenia, nowe rozporządzenie wprowadza szereg zmian, których zakres uzasadnia jego wydanie. Nowe rozporządzenie zakłada w szczególności:

- dalszą liberalizację rynku usług obsługi naziemnej w polskich portach lotniczych;
- doprecyzowanie niektórych zapisów dotychczas obowiązującego rozporządzenia *Ministra Infrastruktury z dnia 21 czerwca 2005 r. w sprawie obsługi naziemnej w portach lotniczych*, które w praktyce stosowania prawa powodowały liczne rozbieżności interpretacyjne lub problemy w przeprowadzaniu przez Prezesa ULC postępowań konkursowych lub administracyjnych w sprawach o udzielenie zezwolenia na wykonywanie usług obsługi naziemnej.

Podejmując decyzję o nowelizacji rozporządzenia kierowano się w szczególności tym, iż:

- istnieje konieczność eliminowania ograniczeń w swobodzie świadczenia usług;
- usługi obsługi naziemnej są niezbędne dla właściwego funkcjonowania transportu lotniczego;
- dalsze otwarcie rynku tych usług pomoże w obniżeniu kosztów operacyjnych przewoźników lotniczych oraz podniesieniu jakości świadczonych usług obsługi naziemnej;
- swobodny dostęp do rynku usług obsługi naziemnej musi być dostosowany do wymagań tego sektora oraz zgodny z efektywną eksploatacją portów lotniczych;
- w przypadku ograniczenia liczby podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej, dla utrzymania efektywnej i uczciwej konkurencji podmioty te powinny być wybrane zgodnie z bezstronną procedurą w uzgodnieniu z użytkownikami portu lotniczego.

Mając na uwadze powyższe założenia projekt nowelizacji wprowadza następujące zmiany:

- 1) Dokonuje się korekty § 3 pkt 3 Rozporządzenia, które błędnie odwołuje się do § 6 ust. 1 i 3 podczas gdy odwołanie powinno być do § 6 ust. 3 (§ 6 ust. 2 nowego rozporządzenia). Mając jednocześnie na uwadze nowelizację § 7 zostaje wprowadzony zapis dotyczący rodzajów usług w poszczególnych kategoriach usług obsługi naziemnej;
Ogranicza się zakres dokumentów niezbędnych do wydania zezwolenia, co jest związane z liberalizacją wymogów. Zmiana dotyczy przede wszystkim zniesienia wymogu przedstawienia planu gospodarczego, którego prawidłowe sporządzenie było dla przedsiębiorców kosztowne i czasochłonne. Pozostałe dokumenty finansowe, które zobowiązani są przedstawić przedsiębiorcy wykonujący już działalność są

dokumentami, których sporządzanie jest obowiązkowe na mocy innych niż lotnicze przepisów, więc i tak można założyć, że przedsiębiorcy są w ich posiadaniu. Zniesiono również wymóg dostarczenia zaświadczenia o niekaralności oraz dokumentów wydawanych przez Prezesa ULC - certyfikatu, zatwierdzenia programu ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji, przy założeniu, że wydanie decyzji w tym zakresie jest faktem znanym organowi z urzędu.

- 2) Znosi się ograniczenie dotyczące zakazu udzielania zezwoleń w zakresie niektórych tylko rodzajów usług w ramach tej samej kategorii: 3 (obsługa bagażu), 4 (obsługa ładunków), 5 (obsługa płytowa) i 7 (obsługa paliwowa). Jeżeli chodzi o kategorię 3 to zakaz nie znajduje uzasadnienia, gdyż kategoria 3 obejmuje tylko jeden rodzaj usługi. W kategorii 4 pojawia się konieczność wprowadzenia dodatkowej elastyczności ze względu za zainteresowanie firm pocztowych prowadzeniem własnej działalności w zakresie obsługi naziemnej. Jeżeli chodzi o kategorię 5 to w praktyce stosowania prawa okazało się, iż aktualny zakaz udzielania zezwoleń na rodzaje usług w poszczególnych kategoriach nie odpowiada realiom rynkowym, powoduje znaczące i całkowicie nieuzasadnione koszty po stronie agentów obsługi naziemnej i zarządzających lotniskami oraz powoduje ograniczenia w dostępie do rynku. Czynności 5.1 – 5.3 w praktyce (ze względów operacyjnych) wykonywane są przez zarządzających lotniskami, którzy nie są zainteresowani wykonywaniem pozostałych czynności z zakresu kategorii 5. Podobnie agenci obsługi naziemnej w przeważającej liczbie przypadków nie wykonują i nie są zainteresowani wykonywaniem czynności 5.1 – 5.3. Wiele problemów w praktyce powoduje również udzielanie zezwoleń na poszczególne rodzaje usług w ramach kategorii 5.7 – którą w praktyce zainteresowani są (jako jedyną czynnością z kategorii 5) agenci cateringowi (w uzupełnieniu do kategorii 11). W zakresie kategorii 7 wprowadza się możliwość uzyskania zezwolenia na usługę 7.1 (tankowanie i roztankowywanie w tym przechowywanie paliwa) oraz oddzielnie na usługę 7.2 (uzupełnianie oleju i innych płynów), mając bowiem na uwadze praktykę na polskich lotniskach oraz fakt, że nie zawsze agent obsługi naziemnej może być zainteresowany świadczeniem usług w obu rodzajach usług. Mając jednocześnie na uwadze nowelizację § 7 zostaje wprowadzony zapis dotyczący rodzajów usług w poszczególnych kategoriach usług obsługi naziemnej – zgodnie z delegacją art. 182 pkt 1;
- 3) Nowe brzmienie § 7 stanowi wdrożenie art. 6 ust. 1 Dyrektywy. Dokonuje się zmian w § 7 ust. 1 i 2 dotychczasowego rozporządzenia mających na celu dalszą liberalizację rynku usług obsługi naziemnej w polskich portach lotniczych. W związku z niezwykle dynamicznym rozwojem rynku lotniczego w Polsce oraz gwałtownym wzrostem wielkości ruchu w polskich portach lotniczych istnieje konieczność dalszego eliminowania ograniczeń w swobodzie świadczenia usług obsługi naziemnej. Dalsze otwarcie rynku tych usług pomoże w obniżeniu kosztów operacyjnych przewoźników lotniczych oraz podniesieniu jakości świadczonych usług obsługi naziemnej. W związku z powyższym nowelizacja znosi ograniczenia w liczbie zezwoleń na świadczenie usług obsługi naziemnej w zależności od wielkości ruchu pasażerskiego lub towarowego w portach lotniczych we wszystkich czynnościach określonych w poszczególnych kategoriach. Niezależnie od powyższego, zachowane zostają możliwości ograniczenia liczby udzielanych

zezwoleń dla każdej z czynności 11 kategorii obsługi naziemnej w sytuacji występowania ograniczeń związanych z powierzchnią lub przepustowością portu lotniczego.

- 4) W związku z nowelizacją § 7 bezprzedmiotowym stał się zapis aktualnego §8.

W § 9 ust. 1 (§ 8 nowego rozporządzenia) dokonuje się korekty redakcyjnej poprzez doprecyzowanie, których portów lotniczych dotyczy obowiązek publikacji - zmiana wynika z brzmienia art. 1 ust. 4 Dyrektywy oraz praktyki Komisji Europejskiej, która w swoich formularzach przesyłanych co roku od władzy lotniczej wymaga podania nazw wszystkich portów lotniczych otwartych do ruchu handlowego w danym Państwie Członkowskim UE. Zgodnie z art. 1 ustęp 4 dyrektywy 96/67/WE państwa członkowskie przekazują Komisji dane potrzebne do sporządzenia wykazów portów lotniczych, w których ruch roczny jest równy lub większy niż 2 mln pasażerów lub 50 tys. ton ładunków przed dniem 1 lipca każdego roku. W związku z powyższym dane te winny zostać przekazane Komisji raz w roku w terminie do dnia 30 czerwca..

- 5) W § 10 (§ 9 nowego rozporządzenia) na początku ust. 3 dokonuje się doprecyzowania okresów na jakie mogą być wprowadzane ograniczenia w liczbie udzielanych zezwoleń ze względu na dostępną powierzchnię lub przepustowość portu lotniczego. W aktualnym § 10 ust. 3 okresy te były co prawda zapisane jednak w sposób pośredni i nie do końca jasny. Zmiana wiąże się z brzmieniem art. 9 ust. 6 Dyrektywy.

Mając jednocześnie na uwadze nowelizację § 6 zostaje wprowadzony zapis dotyczący rodzajów usług w poszczególnych kategoriach usług obsługi naziemnej.

Zgodnie z ust. 3 i 4 projekt decyzji o wprowadzeniu ograniczeń, przed wejściem w życie powinien zyskać aprobatę Komisji Europejskiej. Obowiązek notyfikacji wynika bezpośrednio z art. 9 ust. 3-6 Dyrektywy Rady Nr 96/67/WE

Ust. 3 i 4 omawianego przepisu nakłada na Prezesa ULC obowiązek uchylecia decyzji ograniczającej liczbę udzielanych zezwoleń ze względu na dostępną powierzchnię lub przepustowość portu lotniczego, w przypadku gdy zarządzający portem lotniczym nie realizuje obowiązku wyłonienia podmiotów wykonujących obsługę naziemną w drodze konkursu. Przepis ten zapobiega sytuacji bezprawnego faktycznego ograniczania dostępu do rynku obsługi naziemnej przez zarządzającego, gdyby ten uchylał się od obowiązku przeprowadzenia konkursu. Stanowi zatem gwarancję zapewnienia konkurencji na rynku usług obsługi naziemnej.

- 6) Nowelizacja § 11 ust. 1 pkt 2 (§ 10 ust. 1 pkt 2 nowego rozporządzenia), § 24 ust.1 (§ 26 ust. 1 nowego rozporządzenia), tytułu rozdziału 4, § 27 (§ 29 nowego rozporządzenia), § 28 (§ 30 nowego rozporządzenia), § 32 (§ 34 nowego rozporządzenia) ma na celu ujednoczenie nazewnictwa stosowanego w niniejszym rozporządzeniu ze stosowanym w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie tworzenia i działania komitetów oraz współdziałania i konsultacji w porcie lotniczym (Dz. U. nr 103, poz. 1088). Ponadto nowelizacja § 11 ust. 1 jest konieczna ze względu na zmiany dokonane w § 7.

- 7) § 11 nowego rozporządzenia - przepis stanowi bezpośrednio dostosowanie do art. 11 ust. 2 Dyrektywy Rady Nr 96/67/WE.

- 9) Nowelizacja § 13 (§ 12 nowego rozporządzenia) jest konieczna ze względu na zmiany dokonane w § 7.
- 12) W § 15 (§ 13 nowego rozporządzenia) doprecyzowuje się poprzez dodanie zapisu mówiącego o tym, iż w postępowaniu konkursowym może być wybranych więcej niż jeden przedsiębiorca – doprecyzowanie wynika z rozbieżności interpretacyjnych powstałych w tym zakresie na tle stosowania aktualnie obowiązujących przepisów rozporządzenia. Ponadto § 15 uzupełnia się o punkty dotyczące informacji o infrastrukturze portu lotniczego niezbędnej do wykonywania działalności w zakresie obsługi naziemnej objętej postępowaniem konkursowym. Informacje te są niezbędne do tego by przedsiębiorcy zamierzający uczestniczyć w postępowaniu mogli w sposób rzetelny sformułować swoje oferty konkursowe oraz mieć pewność co do tego w oparciu o jaką infrastrukturę będą mogli wykonywać swoją działalność w przypadku wygrania konkursu.
- 13) W § 16 ust. 2 (§ 14 ust. 2 nowego rozporządzenia) określa się tryb opracowywania warunków konkursu w sytuacji gdy jego organizatorem jest Prezes Urzędu. W aktualnym stanie prawnym kwestia ta nie jest uregulowana i może powodować rozbieżności interpretacyjne. Ponadto w §16 ust. 1 pkt 2 (§ 14 ust. 1 pkt 2) dodaje się jako jedno z kryteriów wyboru termin w ciągu którego przedsiębiorca wybrany w postępowaniu konkursowym będzie w stanie spełnić warunki do uzyskania zezwolenia na wykonywanie usług obsługi naziemnej.
- 14) W konsekwencji pkt 10 dokonuje się nowelizacji § 17 ust.2 (§ 15 ust. 2 nowego rozporządzenia) dotyczącego informacji jakie mają być zawarte w zgłoszeniu o przystąpieniu do konkursu oraz § 25 ust. 1 (§ 26 ust. 1 nowego rozporządzenia) mówiącego o terminie w ciągu, którego przedsiębiorca powinien złożyć wniosek o udzielenie zezwolenia na wykonywanie usług obsługi naziemnej. Powyższe zmiany wynikają z komentarzy i uwag zebranych w toku konsultacji społecznych i mają na celu uelastyczenie zapisów dotyczących terminu rozpoczęcia działalności przez agenta obsługi naziemnej wybranego w postępowaniu konkursowym. Uzyskanie zezwolenia na wykonywanie usług obsługi naziemnej wiąże się ze spełnieniem szeregu wymagań, w tym w szczególności certyfikacją co niekiedy może wymagać znacznego czasu (np. konieczność zbudowania odpowiedniej infrastruktury w porcie lotniczym).
- 15) § 18 (§ 16 nowego rozporządzenia) zostaje doprecyzowany w ten sposób by wyeliminować sprzeczność z § 12 Rozporządzenia mówiący o sytuacji gdy zarządzający lotniskiem jest sam zainteresowany w świadczeniu usług obsługi naziemnej. Ponadto w pkt 15 rozwinięto regulację uszczegółwiając postanowienia na temat postępowania konkursowego w przypadku, gdy zgłoszenie o przystąpieniu konkursu zostanie złożone przez podmiot mający pierwszeństwo w uzyskaniu zezwolenia.
- 16) Uzasadnienie takie mają również zapisy § 17-19 nowego rozporządzenia.

- 17) w § 19 ust. 2 (§ 20 nowego rozporządzenia) należy doprecyzować, że zatwierdzenie przez Prezesa Urzędu regulaminu konkursowego dotyczy tylko sytuacji, gdy organizatorem konkursu jest zarządzający portem lotniczym. Z kolei konieczność zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu regulaminu wynika z konieczności weryfikacji, czy dokument ten został sporządzony w sposób właściwy i rzetelny oraz, czy w oparciu o niego procedura wyboru będzie miała charakter obiektywny.
- 18) – 19) w § 20-22 (§ 21-23 nowego rozporządzenia) ujednociono nazewnictwo stosowane w odniesieniu do zgłoszeń o przystąpieniu do konkursu.
- 20) Doprecyzowanie § 23 ust. 2 pkt 4 (§ 24 ust. 2 pkt 4 nowego rozporządzenia) ma na celu zapewnienie spójności z pozostałymi zapisami Rozporządzenia mówiącymi o tym, iż w postępowaniu konkursowym może być wybrany więcej niż jeden przedsiębiorca.
- 21) W § 24 ust. 7 (§ 25 ust. 7 nowego rozporządzenia) dodano dodatkowe kryteria stanowiące podstawę do przekazania przez Prezesa Urzędu zarządzającemu lotniskiem do ponownego rozpatrzenia protestu zgłoszonego przez uczestnika konkursu. Aktualnie jedynym kryterium jest tutaj zgodność z regulaminem konkursowym, wydaje się jednak, iż to kryterium jest niewystarczające i proponuje się dodanie kryterium zgodności z ustawą oraz Rozporządzeniem.
- 22) Zmiana § 25 ust. 1 (§ 26 ust. 1 nowego rozporządzenia) jest konsekwencją wprowadzenia zapisu § 15 ust. 2 pkt 6 nowego rozporządzenia. Nowelizacja § 25 ust. 2 (§ 27 ust. 2 nowego rozporządzenia) ma na celu zapewnienie spójności z pozostałymi przepisami Rozporządzenia mówiącymi o tym, iż w postępowaniu konkursowym może być wybrany więcej niż jeden przedsiębiorca, jak również normuje sytuację w przypadku, gdyby przedsiębiorcy wybranemu w konkursie odmówiono wydania zezwolenia.
- 23) Nowelizacja § 26 ust. 1 (§ 27 ust. 1 nowego rozporządzenia) oraz § 27 (§ 29 nowego rozporządzenia) jest konieczna ze względu na zmiany dokonane w § 7.
- 24– 26) patrz uzasadnienie do pkt 9. Ponadto nowelizacja § 26 jest konieczna ze względu na zmiany dokonane w § 7.
- 27) Zmiana brzmienia § 7 powoduje bezprzedmiotowość dotychczasowych zapisów § 38.. Konieczne jednak jest zawarte w § 40 nowego rozporządzenia uregulowanie kwestii okresu ważności zezwoleń dotychczas wydanych.
- 28) Mając na uwadze nowelizację § 7 konieczna jest zmiana tytułu załącznika do rozporządzenia.
- 29) Z praktyki wykonywania obsługi płytowej w portach lotniczych UE wynika, że czynności opisane w kat. 5 Załącznika do dyrektywy są wykonywane przez zarządzających portami lotniczymi traktowanymi jako służby ruchu lotniczego. W związku z powyższym nowelizacja niniejszego rozporządzenia pozwoli na dostosowanie

przepisów krajowych do praktyki państw członkowskich w ramach implementacji zasad wynikających bezpośrednio z Dyrektywy nr 96/67/WE.

30) Zmiana zakresie kategorii 7.2 ujętej w załączniku do projektu rozporządzenia wynika z konieczności dostosowania zakresu usług obsługi naziemnej określonych w w/w projekcie rozporządzenia do usług określonych w Załączniku do Dyrektywy 96/67/WE. Do tej pory zakresy te nie były zgodne.

31) Dodanie przepisu przejściowego w § 42 (obecnie § 40) dotyczy rozstrzygnięcia na jakich zasadach będą miały być rozpatrywane wszczęte, a niezakończone postępowania administracyjne oraz konkursowe, w związku z faktem, że nowe przepisy rozporządzenia przewidują m.in. wydawanie zezwoleń na rodzaje usług w poszczególnych kategoriach usług obsługi naziemnej.

W ocenie organu wnioskującego nowelizowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych ponieważ niniejszy akt nie zawiera przepisów technicznych.

Niniejszy dokument rządowy nie został przedstawiony do opinii instytucjom lub organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu, gdyż opinia ww. instytucji nie była konieczna do dalszej realizacji procedury legislacyjnej.

Ocena skutków regulacji

1. **Wpływ na budżet państwa** – wprowadzenie niniejszego rozporządzenia nie powoduje skutków finansowych dla budżetu państwa ani budżetów jednostek samorządu terytorialnego.
2. **Wpływ na rynek pracy** – rezygnacja z istniejących ograniczeń w zakresie ilości wydawanych zezwoleń spowoduje możliwość wejścia na rynek większej liczby podmiotów, a co za tym idzie większą konkurencję. Konkurencja ta może przyczynić się do wzrostu zatrudnienia w tym sektorze. Można szacunkowo przewidywać, że w ciągu najbliższych 2-3 lat na rynku polskim powstanie ok. 10 nowych przedsiębiorstw obsługi naziemnej zatrudniających średnio od kilkunastu do kilkudziesięciu osób.
3. **Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw** – liberalizacja usług obsługi naziemnej przyczyni się do poprawy konkurencyjności polskich portów lotniczych. Wprowadzenie konkurencyjności w tym sektorze przyczyni się do spadku cen za usługi, a tym samym obniżenia kosztów operacyjnych przewoźników lotniczych. Z kolei przedsiębiorcy świadczący obecnie usługi obsługi naziemnej będą musieli zapewnić wyższą jakość i konkurencyjność oferowanych usług.

4. **Wpływ na sytuację i rozwój regionalny** – liberalizacja rynku obsługi naziemnej spowoduje możliwość wejścia na rynek większej liczby podmiotów, co przyczyni się do wzrostu zatrudnienia w regionie. Ponadto następujący w wyniku konkurencji spadek cen pozwoli na zmniejszenie kosztów operacyjnych przewoźników lotniczych wykonujących przewozy z/do tych portów. Zwiększenie ruchu jakie dzięki temu może nastąpić dodatkowo przyczyni się do zwiększenia wpływów dla zarządzających portami, organu zarządzania ruchem lotniczym oraz agentów obsługi naziemnej. Możliwy wzrost ruchu zwiększy wykorzystanie zalet regionu oraz ożywi rozwój usług okołolotniskowych np. w sektorze turystycznym/biznesowym.
5. **Wpływ na podmioty działające na rynku przewozów lotniczych** – rozporządzenie ma wpływ na zarządzających portem lotniczym, użytkowników portów lotniczych – przewoźników lotniczych oraz agentów obsługi naziemnej.
6. **Zgodność z prawem UE** - projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej – implementuje postanowienia Dyrektywy Nr 96/67 EWG z dnia 15 października 1996r. w sprawie dostępu do rynku obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty.
7. **Konsultacje społeczne. Projekt rozporządzenia był przedmiotem konsultacji z partnerami społecznymi** w szczególności z zarządzającymi portami lotniczymi oraz agentami obsługi naziemnej i przewoźnikami lotniczymi. Swoje uwagi do projektu przedstawili: Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”, BP Polska sp. z o.o., Polskie Linie Lotnicze „LOT” S.A., Nowy Przewoźnik sp. z o.o.
W przedmiotowym projekcie:
 - nie uwzględniono sugestii PP „Porty Lotnicze” dotyczącej umieszczenia w § 4- wśród dokumentów wymaganych do uzyskania zezwolenia na wykonywanie obsługi naziemnej - „wstępnej umowy z zarządzającym” ponieważ takie rozwiązanie nie sprzyja kształtowaniu się warunków do powstania konkurencji na rynku usług obsługi naziemnej, co więcej potencjalnie może skutkować blokowaniem dostępu do rynku przez zarządzającego lotniskiem;
 - nie uwzględniono sugestii PP „Porty Lotnicze” dotyczącej zwolnienia przedsiębiorcy starającego się o uzyskanie zezwolenia na wykonywanie obsługi naziemnej z obowiązku przedstawiania Prezesowi ULC dokumentu potwierdzającego objęcie przedsiębiorstwa ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej. Obowiązek zawarcia umowy ubezpieczeniowej wynika z odrębnych przepisów i nie może zostać zniesiony tym rozporządzeniem. Wymóg przedstawienia tego dokumentu przed uzyskaniem zezwolenia jest skutecznym instrumentem kontroli przestrzegania przepisów w tym zakresie;
 - nie uwzględniono uwag odnoszących się do treści § 7 ust. 2 ze względu na sprzeczność propozycji zmiany tego przepisu z dyrektywą Rady Nr 96/67/WE w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty;
 - nie uwzględniono zastrzeżeń do treści § 9 ust. 1 pkt 2 - ze względu na fakt, że dopuszczalność takiego ograniczenia przewiduje w/w dyrektywa Rady 96/67/WE jak również z uwagi na okoliczność, że wprowadzenie ograniczenia przewidywanego w tym przepisie poprzedza proces dowodowy, a ewentualna decyzja Prezesa ULC

wymaga w tym zakresie zatwierdzenia przez Komisję Europejską. Dlatego ustanowienie możliwości wprowadzenia takiego ograniczenia nie jest nadmiernie restrykcyjnym przepisem;

- nie przychyłono się również do opinii PP. „Porty Lotnicze”, iż termin wskazany w § 10 ust. 3 jest zbyt krótki - należy podkreślić, że skuteczność decyzji Prezesa ULC następuje w momencie doręczenia decyzji o ograniczeniu, ewentualny brak zatwierdzenia przez Komisję Europejską tej decyzji skutkuje koniecznością uchylecia decyzji o ograniczeniu przez Prezesa ULC. Należy podkreślić, że termin na przeprowadzenie konkursu jest w istocie znacznie dłuższy niż 3 miesiące, ponieważ obejmuje również okres pomiędzy doręceniem decyzji zarządzającemu portem lotniczym a decyzją Komisji Europejskiej;

- nie uwzględniono uwag PLL „LOT” S.A., dotyczących definicji zarządzającego portem lotniczym - ze względu na wymóg zgodności z prawem Wspólnotowym (w/w dyrektywa Rady 96/67/WE);

- nie uwzględniono uwag PLL „LOT” S.A. dotyczących § 2 pkt 3 i 4 dotyczących definicji obsługi własnej - ze względu na wymóg zgodności z prawem Wspólnotowym (w/w dyrektywa Rady 96/67/WE);

- niezrozumiałe są zastrzeżenia PLL „LOT” S.A. dotyczące definicji scentralizowanej infrastruktury, nie zostały więc uwzględnione;

- uwagi i propozycje PLL „LOT” S.A. dotyczące brzmienia § 9 ust. 1 pkt 1 i 2 są niemożliwe do uwzględnienia w świetle przepisów Wspólnotowych (w/w dyrektywa Rady 96/67/WE) jak również z uwagi na zasadę równego traktowania podmiotów gospodarczych;

- propozycja PLL „LOT” S.A. brzmienia definicji „kontroli” - dotycząca treści § 11 ust. 1 przedmiotowego projektu - uzasadniona została wyłącznie interesem jednego z przedsiębiorców. Uwzględnienie jej byłoby sprzeczne z zasadą równego traktowania podmiotów;

- nie uwzględniono uwag PLL „LOT” S.A. dotyczących § 16 i § 27 ust. 1, z uwagi na fakt, że proponowane zmiany byłyby sprzeczne z w/w dyrektywą Rady Nr 96/67/WE;

- nie uwzględniono sugestii PLL „LOT” S.A. odnoszącej się do przekazywania informacji, o których mowa w § 12 ust. 2 pkt 1-2 i 3, z uwagi na brak potrzeby dysponowania takimi informacjami przez Prezesa ULC w sytuacji braku ograniczeń, jak również z uwagi na fakt, że takie rozwiązanie wiązałoby się z bezzasadnym nakładaniem kosztownych obowiązków na zarządzającego portem lotniczym;

- nie uwzględniono uwag spółki Nowy Przewoźnik sp. z o.o. dotyczących § 4, § 10, § 11, § 12 ust. 3 - z uwagi na niezrozumiałość zastrzeżeń;

- nie uwzględniono propozycji zamieszczenia w § 7 ust. 1 przepisu zakazującego uniemożliwianie lub utrudnianie działalności agentowi obsługi naziemnej przez zarządzającego portem lotniczym, z uwagi na fakt, że kwestia ta jasno została sprecyzowana w ustawie prawo lotnicze oraz w polskich i wspólnotowych przepisach o ochronie konkurencji;

- nie uwzględniono zastrzeżenia do treści § 9 - ze względu na fakt, że zapis w projekcie wynika w sposób bezpośredni z przepisów dyrektywy 96/67/WE;

- nie uwzględniono zastrzeżeń spółki Nowy Przewoźnik sp. z o.o. dot. § 14 ust. 1 i § 30 ust. 1 z uwagi na fakt, iż przywoływany przez spółkę dokument (IATA AHM 810) nie stanowi źródła prawa, jest to jedynie dokument o charakterze pomocniczym

zawierający wzory umów pomiędzy przewoźnikiem lotniczym a agentem obsługi naziemnej;

- po części należy podzielić obawy wyrażane przez BP Polska sp. z o.o. o opłacalność i pewność inwestycji agentów obsługi naziemnej w kontekście możliwości wprowadzenia ograniczeń ze względu na szczególne przeszkody w zakresie dostępnej powierzchni lub przepustowości, niemniej takie rozwiązania przewiduje dyrektywa Rady Nr 96/67/WE. Proponowane przez spółkę rozwiązania są częściowo niezgodne z przepisami w/w dyrektywy, w części natomiast nie należą do zakresu regulacji niniejszego rozporządzenia (certyfikacja);

- uwzględniono uwagi Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”, w wyniku czego dokonano zmian: § 12 ust. 1, § 29 (częściowo), § 31 ust. 1, 3 i 4, § 31 ust. 2 pkt 4, § 33 i §35 ust. 2 pkt 3.

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