

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾

z dnia 2013 r.

w sprawie sposobu wyznaczania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej

Na podstawie art. 128 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) instytucji – rozumie się przez to instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, o których mowa w art. 8 i 9 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 10; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 31, z późn. zm.);
- 2) Prezesie Urzędu – rozumie się przez to Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 3) rozporządzeniu nr 550/2004 – rozumie się przez to rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej;
- 4) rozporządzeniu nr 691/2010 – rozumie się przez to rozporządzenie Komisji (UE) nr 691/2010 z dnia 29 lipca 2010 r. ustanawiające system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2096/2005 ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej (Dz. Urz. UE L 201 z 03.08.2010, str. 1, z późn. zm.);
- 5) ustawie – rozumie się przez to ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 6) wniosku – rozumie się przez to wniosek, o którym mowa w art. 127 ust. 3 ustawy.

¹⁾ Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494 oraz z 2012 r. poz. 1396).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 951 i 1544 oraz z 2013 r. poz. 134.

§ 2. 1. Minister właściwy do spraw transportu wyznacza instytucję, o której mowa w art. 8 rozporządzenia nr 550/2004, niezależnie od tego, w którym państwie członkowskim Unii Europejskiej przeprowadzono jej certyfikację, oraz dopełnia obowiązku informacyjnego określonego w art. 8 ust. 6 rozporządzenia nr 550/2004.

2. Minister właściwy do spraw transportu może wyznaczyć instytucję, o której mowa w art. 9 rozporządzenia nr 550/2004, określając jednocześnie struktury przestrzeni powietrznej i rodzaj danych meteorologicznych, których dostarczenie wymaga uzyskania wyznaczenia.

§ 3. 1. Wniosek zawiera:

- 1) nazwę instytucji, jej siedzibę i adres, oraz rodzaj i formę prowadzonej działalności w lotnictwie cywilnym;
- 2) rodzaj służby żeglugi powietrznej i wskazanie części przestrzeni powietrznej, w której instytucja ubiega się o wyznaczenie, oraz w przypadku instytucji, o której mowa w art. 9 rozporządzenia nr 550/2004 – rodzaj danych meteorologicznych, które instytucja będzie dostarczać;
- 3) uzasadnienie wniosku.

2. Do wniosku instytucja dołącza:

- 1) kopię certyfikatu instytucji wraz z odpowiednią specyfikacją operacyjną poświadczoną za zgodność z oryginałem – jeżeli były wydane;
- 2) kopię planów biznesowych instytucji zawierających informacje w zakresie jej zasobów finansowych, ludzkich, posiadanej infrastruktury i technologii oraz sposobów zarządzania bezpieczeństwem – jeżeli nie były przedkładane Prezesowi Urzędu na podstawie pkt 2.1 lit. b załącznika IV do rozporządzenia nr 691/2010;
- 3) opinię zarządzającego danym lotniskiem o tej instytucji – jeżeli wyznaczenie instytucji ma dotyczyć lotniskowych organów służb żeglugi powietrznej.

§ 4. 1. Prezes Urzędu weryfikuje dokumenty, o których mowa w § 3 ust. 2, oraz analizuje stopień realizacji celów skuteczności działania zawartych w planie skuteczności działania, o którym mowa w art. 10 ust. 1 rozporządzenia nr 691/2010.

2. Prezes Urzędu przesyła wniosek wraz z opinią do ministra właściwego do spraw transportu w terminie dwóch tygodni od dnia jego otrzymania.

§ 5. Minister Obrony Narodowej wydaje opinię, o której mowa w art. 127 ust. 2 ustawy, w terminie dwóch tygodni od dnia otrzymania wniosku.

§ 6. Minister właściwy do spraw transportu wyznacza instytucję albo odmawia jej wyznaczenia w terminie 30 dni po otrzymaniu wniosku od Prezesa Urzędu oraz opinii Ministra Obrony Narodowej.

§ 7. Rozporządzenie wchodzi w życie w dniu następującym po dniu ogłoszenia.³⁾

**MINISTER TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI
MORSKIEJ**

W porozumieniu:

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie wyznaczania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej oraz realizacji przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego jego uprawnień i obowiązków jako państwowej władzy nadzorującej (Dz. U. Nr 109, poz. 754), które na podstawie art. 18 ustawy z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 170, poz. 1015) utraciło moc z dniem 19 marca 2013 r.

UZASADNIENIE

I. Cel wydania rozporządzenia.

Projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie wyznaczenia instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 128 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933, poz. 951, poz. 1544 oraz z 2013 r. poz. 134).

W obecnym stanie prawnym kwestia wyznaczenia instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej regulowana jest w następujący sposób.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) 1070/2009 z dnia 21 października 2009 r. zmieniające rozporządzenia (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 oraz (WE) nr 552/2004 w celu poprawienia skuteczności działania i zrównoważonego rozwoju europejskiego systemu lotnictwa w art. 8 ust. 1 określa zasady wyznaczenia instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego. Zgodnie z treścią tego przepisu cyt. „państwa członkowskie zagwarantują zapewnianie służb ruchu lotniczego na zasadzie wyłączności w określonych blokach przestrzeni powietrznej w odniesieniu do przestrzeni powietrznej w ich obszarze odpowiedzialności. W tym celu państwa członkowskie wyznaczają instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego, posiadającą ważny certyfikat uznawany na obszarze Wspólnoty.” Ponadto zgodnie z art. 8 ust. 3 cyt. „Państwa członkowskie określają prawa i obowiązki, jakie mają spełnić wyznaczone instytucje zapewniające ruchu lotniczego”. Jednocześnie ust. 4 tego przepisu mówi, że państwa mają prawo swobodnego wyboru instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, pod warunkiem że spełnia ona wymogi i warunki określone w art. 6 i 7.”

Na gruncie prawa krajowego kwestie wyznaczenia instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, zwanych dalej „instytucjami”, regulują przepisy art. 127 ust. 1-3 ustawy – Prawo lotnicze. W świetle tych przepisów wyznaczenie oraz certyfikacja instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w polskiej przestrzeni powietrznej dokonywane są zgodnie z przepisami prawa Unii Europejskiej, a w szczególności zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 550/2004 z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie ^{zgodnie z protokołem} zapewniania służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej. Wyznaczenie dokonywane jest w drodze decyzji administracyjnej przez ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego, po zasięgnięciu opinii Ministra Obrony Narodowej. Wniosek o wyznaczenie zainteresowana instytucja składa do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, który po dokonaniu sprawdzenia wniosku pod względem merytorycznym i formalno-prawnym kieruje go wraz z opinią do ministra właściwego do spraw transportu.

Zgodnie z upoważnieniem zawartym w art. 128 (w brzmieniu sprzed nowelizacji ustawy, która weszła w życie 18 września 2011 r.) wydane zostało rozporządzenie Ministra

Transportu z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie wyznaczenia instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej oraz realizacji przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego jego uprawnień i obowiązków jako państwowej władzy nadzorującej (Dz. U. Nr 109, poz. 754), które określa:

- 1) sposób wyznaczenia instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej;
- 2) sposób i środki realizacji przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego jego uprawnień i obowiązków jako państwowej władzy nadzorującej.

Powołane rozporządzenie mówi w tytule o służbach żeglugi powietrznej, natomiast art. 8 rozporządzenia nr 550/2004 odnosi się do służb ruchu lotniczego. Jest to spowodowane tym, że rozporządzenie określa procedurę wyznaczenia służb ruchu lotniczego oraz służby meteorologicznej. Pojęcie służby żeglugi powietrznej jest szersze niż służby ruchu lotniczego i zawiera w sobie między innymi również służbę meteorologiczną. Zgodnie z art. 2 pkt 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 549/2004 z dnia 10 marca 2004 r. *ustanawiającego ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej*: „służby żeglugi powietrznej oznaczają służby ruchu lotniczego; służby łączności, nawigacji i dozoru; służby meteorologiczne dla służb żeglugi powietrznej; oraz służby informacji lotniczej”, natomiast zgodnie z art. 2 pkt 11 „służba ruchu lotniczego to różne służby informacji powietrznej, służby alarmowe, służby doradcze ruchu lotniczego i służby ATC (służby kontroli obszaru, zbliżania i lotniska)”.

Potrzeba opracowania niniejszego projektu rozporządzenia wynika ze zmienionego upoważnienia ustawowego dla ministra właściwego do spraw transportu. Jednocześnie należy mieć na uwadze zmianę przepisów prawa Unii Europejskiej odnoszących się do funkcjonowania służb żeglugi powietrznej. Wprowadzony rozporządzeniem Komisji (UE) 691/2010 z dnia 29 lipca 2010 r. *ustanawiającym system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych oraz zmieniającym rozporządzenie (WE) 2096/2005 ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej – system skuteczności działania służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych* – wymaga ustalania wskaźników i celów skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej w następujących obszarach: bezpieczeństwa, przepustowości, ochrony środowiska oraz efektywności kosztowej. Aktualnie cele przypisane są do dwóch obszarów – przepustowości i efektywności kosztowej. W celu wdrożenia tego systemu państwa członkowskie opracowują tzw. plany skuteczności działania służb żeglugi powietrznej na okresy referencyjne. Pierwszy taki okres ma miejsce w latach 2012-2014 (Rzeczpospolita Polska posiada opracowany plan skuteczności działania służb żeglugi powietrznej). Tak określony system skuteczności działania zawiera wiążące wymogi dla służb żeglugi powietrznej, szczególnie w zakresie osiągania określonych w nim celów, jednak w obszarach dla których brak jest celów zastosowanie będą miały wskaźniki, które będą służyły weryfikacji skuteczności działania służb żeglugi powietrznej w danym obszarze. Stąd każda instytucja ubiegająca się o wyznaczenie będzie musiała realizować zobowiązania wynikające z realizowanego planu skuteczności działania służb żeglugi powietrznej.

W dotychczasowym stanie prawnym – tj. na podstawie rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie wyznaczania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej oraz realizacji przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego jego uprawnień i obowiązków jako państwowej władzy nadzorującej (Dz. U. Nr 109, poz. 754) instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego do wniosku o wyznaczenie, o którym mowa w art. 127 ust. 3 ustawy - Prawo lotnicze, obowiązana była załączać następujące dokumenty:

- 1) nazwę instytucji i adres;
- 2) certyfikat wydany zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 550/2004 i rozporządzenia 2096/2005;
- 3) wypis z odpowiedniego rejestru potwierdzający status prawny podmiotu;
- 4) oświadczenie o rodzaju prowadzonej działalności gospodarczej.

Następnie Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego po dokonaniu sprawdzenia wniosku pod względem merytorycznym i formalno-prawnym sporządził opinię, o której mowa w art. 127 ust. 3 ustawy - Prawo lotnicze i przesyłał wniosek wraz z opinią do ministra właściwego do spraw transportu w terminie 14 dni od dnia jego otrzymania. Opinia ta sporządzana była w trybie art. 106 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2000 r., Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.). Należy tutaj zwrócić uwagę na rozbieżność w zakresie określania terminu wydania tego postanowienia – zgodnie z art. 106 § 3 Kodeksu postępowania administracyjnego – termin ten wynosi dwa tygodnie, natomiast § 3 ust. 2 rozporządzenia mówi o 14 dniach na wydanie opinii Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Minister właściwy do spraw transportu zasięga opinii Ministra Obrony Narodowej, który wydaje opinię w terminie 7 dni od daty otrzymania wniosku (co kłóci się z postanowieniami art. 106 § 3 kpa, przy założeniu że Minister Obrony Narodowej wydaje opinię w tym samym trybie co Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego).

Udział Ministra Obrony Narodowej w procedurze wyznaczania znajduje uzasadnienie w związku z realizacją przepisów innych aktów prawnych takich jak:

- rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 31 października 2007 r. w sprawie wykonywania funkcji wynikających ze zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej oraz umacniania obronności na czas pokoju (Dz. U. Nr 210, poz. 1523);
- rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 31 października 2007 r. w sprawie przekazywania Ministrowi Obrony Narodowej funkcji wynikających ze zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej na czas wojny, stanu wojennego lub stanu wyjątkowego (Dz. U. Nr 210, poz. 1524);
- rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 13 czerwca 2008 r. w sprawie sposobu współdziałania instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego z Siłami Powietrznymi Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. Nr 117, poz. 741).

Po spełnieniu powyższych warunków minister właściwy do spraw transportu wyznaczał instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej.

W aktualnie projektowanym rozporządzeniu, proponuje się szereg zmian w odniesieniu do obecnych rozwiązań, które podyktowane są zmianami w stanie prawnym Unii Europejskiej,

zebranych dotychczas doświadczeniami w zakresie wyznaczania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, a także rozwojem rynku usług w zakresie służb żeglugi powietrznej. W pracach nad przedmiotowym rozporządzeniem wzięto również pod uwagę opracowane przez Europejską Organizację do spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej EUROCONTROL wytyczne dla państwowych władz nadzorujących i władz lotnictwa cywilnego dotyczące wyznaczania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej „Guidelines for NSAs for the development of the ANSP designation process”.

II. Zakres regulacji.

Układ przepisów projektowanego rozporządzenia odzwierciedla chronologię zdarzeń, które występują w procesie zwińczonym decyzją administracyjną o wyznaczeniu lub odmowie wyznaczenia danej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej.

W przepisie § 2 projektu wskazano na przepisy, na podstawie których dokonuje się wyznaczenia instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.

Z uwagi na regulację zawartą w art. 9 ust. 1 rozporządzenia nr 550/2004, która przewiduje, że wyznaczenie instytucji zapewniającej służby meteorologiczne (MET) jest fakultatywne, a decyzja w tym przedmiocie może być podjęta w każdym czasie jako autonomiczne rozstrzygnięcie Państwa członkowskiego – przesądzono, że wniosek o wyznaczenie instytucji zapewniającej służby meteorologiczne (MET) będzie rozpatrywany tożsamo do wniosków składanych przez inne instytucje w zakresie służb żeglugi powietrznej.

Tym samym minister właściwy do spraw transportu wyznacza instytucję, o której mowa w art. 8 rozporządzenia nr 550/2004, niezależnie od tego, w którym państwie członkowskim Unii Europejskiej przeprowadzono jej certyfikację, oraz dopełnia obowiązku informacyjnego określonego w art. 8 ust. 6 rozporządzenia nr 550/2004. Natomiast w przypadku instytucji, o której mowa w art. 9 rozporządzenia nr 550/2004, może zdecydować o braku potrzeby dokonywania przedmiotowego wyznaczenia. W sytuacji gdy jednak zdecyduje o potrzebie wyznaczenia instytucji, o której mowa w art. 9 rozporządzenia nr 550/2004, winien określić jednocześnie struktury przestrzeni powietrznej i rodzaj danych meteorologicznych, które będą dostarczane.

W przepisie § 3 zawarto wymagania dotyczące wniosków składanych w postępowaniu o wyznaczenie instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej.

W przepisach § 4 oraz § 5 projektu opisano proces oraz tryb opiniowania ww. wniosku przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz Ministra Obrony Narodowej.

W przepisie § 6 projektu określono sposób postępowania ministra właściwego do spraw transportu w sytuacji gdy otrzyma on wniosek o wyznaczenie zaopiniowany przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego wraz z opinią Ministra Obrony Narodowej. Zgodnie z art. 127 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze minister właściwy do spraw transportu wydaje decyzję administracyjną w przedmiocie wyznaczenia. Z tego względu przesądzono, że minister właściwy do spraw transportu wyznacza lub odmawia wyznaczenia instytucji.

Przewidziany termin wejścia w życie projektowanego rozporządzenia w dniu następującym po dniu jego ogłoszenia wynika z konieczności jak najszybszego wejścia w życie przepisów zgodnych z obowiązującą ustawą – Prawo lotnicze.

Powyższe natychmiastowe wejście w życie aktu normatywnego jest podyktowane ważnym interesem państwa, a zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją temu na przeszkodzie, gdyż zaproponowane w projektowanym rozporządzeniu rozwiązania stanowią

jedynie doprecyzowanie zawartych w ustawie – Prawo lotnicze i przepisach prawa Unii Europejskiej zasad wyznaczania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.) projektodawca przewiduje, że zaproponowane przepisy nie będą miały wpływu na dochód jednostek sektora finansów publicznych.

Regulacje zawarte w projektowanym rozporządzeniu nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.), zatem nie podlega ono notyfikacji.

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

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Nie zgłoszono zainteresowania projektem w trybie przepisów o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa.

Stosownie do postanowień § 11a ust. 1 i ust. 2 pkt 1 uchwały Nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.), projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

Podmioty, na które oddziałuje projektowane rozporządzenie:

- 1) Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej;
- 2) Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 3) zarządzający lotniskami;
- 4) instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej;

Rozporządzenie przewiduje, że zarządzający lotniskami uzyskają możliwość wyrażenia swego stanowiska w formie opinii do wniosku odnośnie instytucji ubiegających się o wyznaczenie na danym lotnisku lub na obszarze obejmującym kilka lotnisk.

Konsultacje społeczne.

Projekt rozporządzenia został przekazany do konsultacji z następującymi podmiotami:

1. Aeroklub Polski;
2. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej;
3. Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej - Państwowy Instytut Badawczy;
4. IBCOL Polska Sp. z o. o.;
5. Dowództwo Sił Powietrznych;
6. Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”;
7. Związek Regionalnych Portów Lotniczych;
8. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
9. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
10. Forum Związków Zawodowych;
11. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
12. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan;
13. Business Centre Club - Związek Pracodawców;
14. Związek Rzemiosła Polskiego.

W ramach konsultacji uwagi do projektu zgłosili: Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (PAŻP) pismem z dnia 20.11.2012 r. znak:AALU-024-131/559/12 oraz IBCOL Polska Sp. z o. o. pismem z dnia 23.11.2012 r. Uwzględniono uwagi IBCOL Polska Sp. z o. o. przeredagowując § 2 projektu.

Nie przyjęto postulatu PAŻP, by do każdego wniosku o wyznaczenie dołączany był certyfikat instytucji. Zgodnie z Art. 77 § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r., Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.) „Fakty powszechnie znane oraz fakty znane organowi z urzędu nie wymagają dowodu”. Prezes ULC, który wydaje certyfikat instytucji podmiotom mającym siedzibę na terenie Rzeczypospolitej Polskiej - ściśle współpracuje z ministrem właściwym do spraw transportu i przekazuje mu informacje o wydanych certyfikatach. Tym samym za zbędny uznano wymóg dołączania do wniosku o wyznaczenie polskiego certyfikatu instytucji.

Natomiast przewidziana w § 4 ust. 1 pkt 3 projektu weryfikacja ma dotyczyć potrzeby realizacji przez instytucję celów skuteczności działania określonych w planie skuteczności działania służb żeglugi powietrznej, w zakresie w jakim plan ten obejmuje rodzaj służby, o wyznaczenie do zapewniania której instytucja wnioskuje. W przypadku gdy taka potrzeba zachodzi Prezes ULC powiadamia o tym instytucję.

Odnosnie potrzeby skorelowania przepisu § 3 ust. 2 pkt 3 projektu z § 5 ust. 2 pkt 4 projektu uprzejmie informuję, iż są to dwa odrębne zagadnienia.

Opinia zarządzającego danym lotniskiem, składana wraz z wnioskiem o wyznaczenie instytucji w ramach zapewniania lotniskowych organów służb ruchu lotniczego jest czymś odrębnym od przewidzianego w § 5 ust. 2 pkt 4 projektu generalnego udziału przedstawiciela

zarządzającego lotniskiem, którego ma dotyczyć wyznaczenie instytucji, w komisji konkursowej.

Propozycja dotycząca wyznaczania instytucji w ramach funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej (FAB) nie została przyjęta, gdyż przewiduje się określanie procedur wyznaczania instytucji w ramach FAB w umowach międzynarodowych dotyczących ustanowienia takich FAB. Aktualnie art. 13 ust. 1 umowy o ustanowieniu Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej pomiędzy Rzeczpospolitą Polską i Republiką Litewską przewiduje stworzenie wspólnego instrumentu lub uzgodnionych procedur wyznaczania instytucji.

Wpływ na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego - wprowadzenie w życie niniejszego rozporządzenia nie powoduje skutków finansowych dla sektora finansów publicznych.

Wpływ na rynek pracy - projektowana regulacja nie wpłynie na rynek pracy.

Konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw - projektowana regulacja będzie miała pozytywny wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

Wpływ na sytuację i rozwój regionalny - projektowana regulacja nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.