

**ROZPORZĄDZENIE**

**MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia..... 2019 r.

**w sprawie zwolnień z ograniczeń operacyjnych<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 71d ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629 i 1637 oraz z 2019 r. poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) wykaz państw, z których przewoźnicy lotniczy mogą ubiegać się o uzyskanie zwolnienia, o którym mowa w art. 9 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 598/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń operacyjnych odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Unii w ramach zrównoważonego podejścia oraz uchylającej dyrektywę 2002/30/WE (Dz. Urz. UE L 173 z 12.06.2014, str. 65), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 598/2014/UE”;
- 2) szczegółowe warunki uzyskania zwolnień, o których mowa w art. 9 i art. 10 rozporządzenia nr 598/2014/UE;
- 3) dokumenty dołączane do wniosków o wydanie zwolnień, o których mowa w art. 9 i art. 10 rozporządzenia nr 598/2014/UE ;
- 4) wzór wniosków o wydanie zwolnień, o których mowa w art. 9 i art. 10 rozporządzenia nr 598/2014/UE.

**§ 2.** Wykaz państw, z których przewoźnicy lotniczy mogą ubiegać się o uzyskanie zwolnienia, o którym mowa w art. 9 rozporządzenia nr 598/2014/UE, zwanego dalej „zwolnieniem dla kraju rozwijającego się”, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

**§ 3. 1.** Przewoźnik lotniczy może uzyskać zwolnienie dla kraju rozwijającego się, jeżeli:

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie służy stosowaniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 598/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń operacyjnych odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Unii w ramach zrównoważonego podejścia oraz uchylającej dyrektywę 2002/30/WE (Dz. Urz. UE L 173 z 12.06.2014, str. 65).

- 1) wniosek o wydanie tego zwolnienia zostanie złożony co najmniej 30 dni przed rozpoczęciem sezonu rozkładowego, podczas którego przewoźnik lotniczy planuje wykonywać operacje startu lub lądowania w porcie lotniczym, o którym mowa w art. 2 pkt 2 rozporządzenia nr 598/2014/UE;
- 2) planowane przez przewoźnika lotniczego operacje startu lub lądowania będą wykonywane w porze dziennej;
- 3) we wniosku o wydanie tego zwolnienia wskazano okres, na jaki zwolnienie ma zostać udzielone, nie dłuższy niż sezon rozkładowy.

2. Wzór wniosku o wydanie zwolnienia dla kraju rozwijającego się określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

3. Do wniosku o wydanie zwolnienia dla kraju rozwijającego się dołącza się:

- 1) kopię aktualnego świadectwa zdatności do lotu;
- 2) kopię aktualnego świadectwa zdatności w zakresie hałasu;
- 3) kopię aktualnego certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC – Air Operator Certificate);
- 4) dowód eksploatacji statku powietrznego na terytorium Unii Europejskiej przez okres 5 lat poprzedzających dzień wejścia w życie rozporządzenia nr 598/2014/UE;
- 5) dowód zarejestrowania statku powietrznego w kraju rozwijającym się przez okres, o którym mowa w pkt 4;
- 6) dowód eksploatacji statku powietrznego przez osobę fizyczną lub prawną zamieszkałą lub mającą siedzibę w kraju rozwijającym się.

§ 4. 1. Użytkownik statku powietrznego może uzyskać zwolnienie, o którym mowa w art. 10 rozporządzenia nr 598/2014/UE, zwane dalej „zwolnieniem dla operacji lotniczych o wyjątkowym charakterze”, jeżeli wniosek o wydanie tego zwolnienia zostanie złożony co najmniej 7 dni przed planowaną operacją lotniczą.

2. Wzór wniosku o wydanie zwolnienia dla operacji lotniczych o wyjątkowym charakterze określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

3. Do wniosku o wydanie zwolnienia dla operacji lotniczych o wyjątkowym charakterze dołącza się:

- 1) kopię aktualnego świadectwa zdatności do lotu;
- 2) kopię aktualnego świadectwa zdatności w zakresie hałasu;
- 3) kopię aktualnego certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC);
- 4) oświadczenie o celu lotu statku powietrznego.

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 2019 r.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

*Za zgodność pod względem prawnym,  
legislacyjnym i redakcyjnym*  
Tomasz Warchoł  
Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego  
w Ministerstwie Infrastruktury  
*/-podpisano elektronicznie/*

Załączniki do rozporządzenia  
Ministra Infrastruktury z dnia  
..... 2019 r. (poz. ....)

**Załącznik nr 1**

WYKAZ PAŃSTW, Z KTÓRYCH PRZEWOŹNICY LOTNICZY MOGĄ UBIEGAĆ  
SIĘ O UZYSKANIE ZWOLNIENIA DLA KRAJU ROZWIJAJĄCEGO SIĘ

1. Afganistan
2. Angola
3. Bangladesz
4. Benin
5. Bhutan
6. Birma
7. Boliwia
8. Burkina Faso
9. Burundi
10. Czad
11. Demokratyczna Republika Konga
12. Dżibuti
13. Egipt
14. Erytrea
15. Etiopia
16. Filipiny
17. Gambia
18. Ghana
19. Gruzja
20. Gwinea
21. Gwinea Bissau
22. Haiti
23. Honduras
24. Indie
25. Indonezja
26. Jemen

27. Kambodża
28. Kamerun
29. Kenia
30. Kirgistan
31. Kiribati
32. Komory
33. Kongo
34. Korea Północna
35. Kosowo
36. Laos
37. Lesotho
38. Liberia
39. Madagaskar
40. Malawi
41. Mali
42. Maroko
43. Mauretania
44. Mikronezja
45. Mołdawia
46. Mongolia
47. Mozambik
48. Nepal
49. Niger
50. Nigeria
51. Nikaragua
52. Pakistan
53. Papua - Nowa Gwinea
54. Republika Środkowej Afryki
55. Republika Vanuatu
56. Republika Zielonego Przylądka
57. Rwanda
58. Salwador
59. Senegal

60. Sierra Leone
61. Somalia
62. Sri Lanka
63. Suazi
64. Sudan
65. Sudan Południowy
66. Syria
67. Tadżykistan
68. Tanzania
69. Timor Wschodni
70. Togo
71. Tunezja
72. Uganda
73. Ukraina
74. Uzbekistan
75. Wietnam
76. Wybrzeże Kości Słoniowej
77. Wyspy Salomona
78. Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
79. Zambia
80. Zimbabwe





## UZASADNIENIE

### **I. Potrzeba i cel wydania rozporządzenia**

Wydanie rozporządzenia ma związek ze zmianą przepisów art. 71a–71e ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, z późn. zm.), wynikającą z uchwalenia w dniu 14 grudnia 2018 r. ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw, mającej na celu zapewnienie stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 598/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń operacyjnych odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Unii w ramach zrównoważonego podejścia oraz uchylającego dyrektywę 2002/30/WE (Dz. Urz. UE L 173 z 12.06.2014, str. 65), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 598/2014/UE”. Wydanie projektowanego rozporządzenia wynika zatem z potrzeby zapewnienia zgodności przepisów prawa krajowego z normami wynikającymi z przepisów Unii Europejskiej.

Rozporządzenie nr 598/2014/UE dopuszcza wprowadzenie ograniczeń operacyjnych przez właściwe organy w portach lotniczych UE, w których występuje problem nadmiernych uciążliwości akustycznych. Wprowadzenie ograniczeń operacyjnych odnoszących się do poziomu hałasu jest możliwe przy spełnieniu szczegółowych kryteriów, o których mowa we wskazanym rozporządzeniu.

Przez zmianę definicji „statku powietrznego marginalnie zgodnego” ujętej w rozporządzeniu nr 598/2014/UE, rozszerzono zakres możliwych do wprowadzenia ograniczeń operacyjnych – wskutek bardziej restrykcyjnych kryteriów, jak również przez fakt, że nowa definicja odnosi się do szerszego zakresu statków powietrznych niż tylko poddźwiękowe samoloty odrzutowe.

W przypadku wprowadzenia ograniczeń operacyjnych dla statków powietrznych marginalnie zgodnych, przepisy UE przewidują możliwość wyłączenia niektórych operatorów oraz niektórych rodzajów operacji lotniczych z tych ograniczeń. Projektowane rozporządzenie określa szczegóły procedowania w takim przypadku oraz wskazuje wykaz państw, rozumianych jako „kraje rozwijające się”, z których przewoźnicy lotniczy mogą ubiegać się o uzyskanie zwolnienia z ograniczeń operacyjnych.

Projektowane rozporządzenie będzie miało zastosowanie, w przypadku wydania przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego decyzji o wprowadzeniu ograniczeń operacyjnych w

portach lotniczych, w których wykonuje się ponad 50 tys. operacji cywilnych statków powietrznych w roku kalendarzowym, obliczanych na podstawie średniej liczby operacji w ostatnich trzech latach kalendarzowych poprzedzających ocenę hałasu (zgodnie z danymi statystycznymi do roku 2017 włącznie, w Polsce portem lotniczym spełniającym powyższy warunek było lotnisko Chopina w Warszawie), w odniesieniu do operatorów lotniczych wykonujących operacje statkami powietrznymi marginalnie zgodnymi, o których mowa w art. 2 pkt 4 rozporządzenia nr 598/2014/UE.

## **II. Zakres regulacji**

Rozporządzenie nr 598/2014/UE przewiduje możliwość zwolnienia z ograniczeń operacyjnych odnoszących się do poziomu hałasu statków powietrznych marginalnie zgodnych „z krajów rozwijających się” oraz niektórych rodzajów operacji lotniczych wykonywanych statkami powietrznymi marginalnie zgodnymi.

Uwzględniając art. 9 i art. 10 rozporządzenia nr 598/2014/UE oraz art. 71d ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, projektowane rozporządzenie precyzuje warunki uzyskania zwolnień operacji lotniczych z wprowadzonych ograniczeń operacyjnych, zgodnie z kryteriami określonymi przez rozporządzenie nr 598/2014/UE, oraz określa wzory wniosków o uzyskanie takich zwolnień.

Zwolnienie z ograniczeń operacyjnych, o którym mowa w art. 9 rozporządzenia nr 598/2014/UE, dotyczy przewoźników lotniczych z tzw. „krajów rozwijających się”. Ze względu na brak w rozporządzeniu nr 598/2014/UE definicji „kraju rozwijającego się”, w projektowanym rozporządzeniu należało doprecyzować, jakie konkretne kraje należą do tej grupy. Wśród dostępnych opracowań odnośnie tej tematyki, powszechnie jest stosowane podejście Banku Światowego. Za kraje rozwijające się uważa się kraje klasyfikowane przez ww. instytucję jako kraje o niskim i średnio niższym dochodzie narodowym na osobę (low income/lower middle income). W 2018 r. do krajów o niskim dochodzie zostały zaliczone te, w których dochód narodowy brutto na osobę był nie wyższy niż 996 USD bazując na danych z roku 2017. Natomiast do grupy krajów o średnio niższym dochodzie zostały zaliczone te kraje, w których dochód narodowy brutto na osobę mieści się w przedziale od 996 USD do 3.895 USD. Należy zaznaczyć, że Bank Światowy rewiduje niniejszą klasyfikację zwykle 1 lipca danego roku i publikuje ją m.in. na swoich stronach internetowych

(<https://datahelpdesk.worldbank.org/knowledgebase/articles/906519-world-bank-country-and-lending-groups>).

Mając na uwadze dane Banku Światowego, w załączniku nr 1 do projektowanego rozporządzenia określono wykaz państw rozwijających się, z których przewoźnicy lotniczy mogą ubiegać się o uzyskanie zwolnienia, o którym mowa w art. 9 rozporządzenia nr 598/2014/UE.

W odniesieniu do ww. „zwolnienia dla krajów rozwijających się”, w załączniku nr 2 do projektowanego rozporządzenia został określony wzór wniosku o wydanie takiego zwolnienia, w którym podmiot ubiegający się o zwolnienie będzie obowiązany przedstawić szczegółowe informacje o planowanych operacjach lotniczych, datach i rodzajach tych operacji wraz z uzasadnieniem. Ponadto projektowane rozporządzenie przewiduje, że do ww. wniosku przewoźnicy lotniczy będą dołączali dokumenty, które potwierdzą spełnienie kryteriów, o których mowa w art. 9 ust. 1 rozporządzenia nr 598/2014/UE, a także kopię aktualnego świadectwa zdatności do lotu oraz kopię aktualnego certyfikatu operatora lotniczego (*AOC – Air Operator Certificate*). W projektowanym rozporządzeniu zaproponowano również, aby przewoźnik lotniczy składał wniosek o zwolnienie z ograniczeń operacyjnych w terminie 30 dni lub wcześniej przed początkiem sezonu rozkładowego, podczas którego będą wykonywane operacje lotnicze.

Oprócz możliwości wyłączenia z ograniczeń operacyjnych statków powietrznych marginalnie zgodnych z krajów rozwijających się, rozporządzenie nr 598/2014/UE w art. 10 przewiduje możliwość zwolnień z ograniczeń operacyjnych dla pojedynczych operacji o wyjątkowym charakterze, jak np. lotów humanitarnych, czy też lotów niedochodowych w celu modyfikacji, naprawy lub przeglądu.

W odniesieniu do zwolnienia z ograniczeń operacyjnych dla pojedynczych operacji o wyjątkowym charakterze oraz lotów niedochodowych, wzór wniosku o wydanie takiego zwolnienia został określony w załączniku nr 3 do projektowanego rozporządzenia. Do wniosku powinny zostać dołączone w szczególności kopia aktualnego świadectwa zdatności w zakresie hałasu, kopia aktualnego świadectwa zdatności do lotu, a także kopia aktualnego certyfikatu przewoźnika lotniczego (*AOC*). W związku z faktem, że zwolnienie to dotyczy pojedynczych operacji lotniczych, w projektowanym rozporządzeniu proponuje się, aby wniosek o zwolnienie z operacji był składany co najmniej 7 dni przed planowaną operacją.

Zgodnie z projektem, rozporządzenie wejdzie w życie, z dniem 1 kwietnia 2019 r., tj. z dniem wejścia w życie ustawy z dnia 14 grudnia 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw.

### **III. Informacje związane z procedowaniem projektu**

Projektowane regulacje są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

Stosownie do postanowień art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm).

### **IV. Ocena wpływu regulacji na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców**

Rozwiązania zawarte w projekcie rozporządzenia nie będą miały wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.