



**URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO**

*Reforma regulacyjna  
lotnisk i lądowisk w Polsce*

„Szansa dla Regionów”

Warszawa, 20 lutego 2006 r.

## Plan prezentacji:

- Wyzwania stojące przed regionami i władzą lotniczą;
- Odpowiedź ULC na zaistniałe problemy i wyzwania;
- Aktualny stan posiadania infrastruktury lotniskowej w Polsce;
- Aktualny stan prawny w zakresie lotnisk i lądowisk w Polsce;
- Nowa systematyka lotnisk i lądowisk;
- Infrastruktura lotniskowa to nie wszystko – instrumenty wspierające;
- Konsultacje – współpraca ULC z partnerami zewnętrznymi;

## Nowe wyzwania dla regionów i władzy lotniczej

- Dynamiczny rozwój rynku lotniczego w Polsce na poziomie centralnym i regionalnym wymaga uzupełnienia o szczebel lokalny,
- Inicjatywy lokalne i samorządowe nie mogą uzyskać odpowiedniej dynamiki między innymi ze względu na ograniczenia wynikające z aktualnie obowiązujących przepisów prawa,
- Coraz większa integracja społeczeństwa europejskiego wymaga stworzenia nowych możliwości przemieszczania się i prowadzenia działalności gospodarczej,
- Konieczne jest stworzenie spójnego systemu komunikacji lotniczej integrującego małe lotniska lokalne z istniejącą już infrastrukturą,
- Konieczne jest zwiększenie możliwości gospodarczego wykorzystania istniejącej infrastruktury lotniskowej oraz zapobieżenie jej degradacji,
- Trudna sytuacja aeroklubów wymaga stworzenia warunków dla samofinansowania tych organizacji.

# Odpowiedź ULC na istniejące problemy i wyzwania

- Stworzenie spójnego systemu komunikacji lotniczej integrującego małe lotniska lokalne z istniejącą już infrastrukturą,
  - Wprowadzenie spójnej i przejrzystej klasyfikacji lotnisk;
  - Zmniejszenie obciążeń dla lotnisk na szczeblu lokalnym przy zachowaniu odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa i ochrony proporcjonalnie do skali prowadzonej działalności;
  - Wprowadzenie dodatkowych instrumentów dofinansowywania nierentownych lecz istotnych połączeń lokalnych (Obowiązek Użyteczności Publicznej dla tras, wytyczne wspólnotowe dotyczące pomocy publicznej);
  - Bardziej aktywne i efektywne wykorzystywanie środków już dostępnych (między innymi ULC, UE, samorządy);
- Wprowadzenie elementów konkurencyjności w system zarządzania lotniskami,
  - Dopuszczenie w szerszym zakresie kapitału obcego do działalności w zakresie zarządzania lotniskami
  - Regulacja ekonomiczna tylko w niezbędnym zakresie i przy użyciu środków proporcjonalnych do skali działalności prowadzonej przez nadzorowane/kontrolowane podmioty.
- Otworzenie możliwości dla komercyjnej działalności małych lotniczych firm przewozowych (w ruchu krajowym i zagranicznym):
  - funkcje dowozowe do portów regionalnych,
  - transport między ośrodkami lokalnymi,
  - loty dyspozycyjne,
  - loty turystyczne i widokowe.
- Wprowadzenie mechanizmów dających bardziej elastyczne możliwości wykorzystywania lotnisk państwowych (wojskowych, służb porządku publicznego) dla stałej oraz doraźnej lotniczej działalności cywilnej;
  - Optymalne wykorzystanie infrastruktury lotniskowej
  - Zapobieganie degradacji infrastruktury lotniskowej

## Aktualny stan posiadania - lotniska

### **53 lotniska wpisane do RLC, w tym:**

- 18 lotnisk użytku publicznego (z czego 13 wyznaczonych do ruchu międzynarodowego),
- 36 lotnisk aeroklubowych użytku niepublicznego (z czego 4 wyznaczone do ruchu międzynarodowego),
- 3 lotniska prywatne/zakładowe użytku niepublicznego (Świdnik /ruch międzynarodowy/, Białolusy, Rzeszów EPRJ).

### **Lotnisk niewpisanych do RLC (stan prawny niejasny):**

- 5 lotnisk wojskowych udostępnionych dla ruchu cywilnego: Zegrze Pomorskie, Słupsk, Rudniki, Piła;
- 2 lotniska wyznaczone jako międzynarodowe: Biała Podlaska, Warszawa-Babice
- Modlin (w trakcie uzyskiwania promesy zezwolenia na założenie lotniska cywilnego)

 **PORT CENTRALNY**

 **PORTY REGIONALNE**

 **Ważniejsze cywilne lotniska lokalne**



## Aktualny stan prawny – definicje ustawowe

**LOTNISKO** – wydzielony obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni w całości lub w części przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i naziemnego lub nawodnego ruchu statków powietrznych wraz ze znajdującymi się w jego granicach obiektami i urządzeniami budowlanymi o charakterze trwałym, wpisany do rejestru lotnisk.

**ŁĄDOWISKO** - wydzielony obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni w całości lub w części przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i naziemnego lub nawodnego ruchu statków powietrznych, ujęty w ewidencji lądowisk.

**PORT LOTNICZY** – Lotnisko użytku publicznego wykorzystywane do lotów handlowych<sup>1</sup>

**ZARZĄDZAJĄCY LOTNISKIEM** – Podmiot, który został wpisany jako zarządzający do rejestru lotnisk cywilnych.

<sup>1</sup> każde lotnisko użytku publicznego jest portem lotniczym

# Aktualny stan prawny – zakres dopuszczalnej działalności

**Statki Powietrzne mogą startować i lądować na lądowiskach i w innych miejscach poza lotniskami wpisanymi do rejestru lotnisk, w przypadkach:**

- *Przymusowego lądowania,*
- *Ratowania życia lub zdrowia ludzkiego albo udziału w zwalczaniu klęsk żywiołowych,*
- *Uzasadnionych potrzebami szkolenia lub treningu,*
- **Uzasadnionych potrzebami usług lotniczych !!!!**
- *Jeżeli pozwalają na to przepisy wydane na podstawie art. 33 ust.4 (wyłączenia dotyczące niektórych szczególnych rodzajów statków powietrznych)*

**Brak w ustawie Prawo lotnicze definicji pojęcia „usługi lotnicze”:**

- *Z historii prac nad ustawą Prawo lotnicze wynika, iż termin ten został użyty na określenie tzw. „prac lotniczych” (Prezes ULC wydaje między innymi AWC czyli certyfikat usług lotniczych). Termin ten doprecyzowany jest w rozporządzeniach wykonawczych;*
- *Z systematyki ustawy wynika jednak, iż „usługi lotnicze” obejmują również przewóz handlowy (patrz między innymi art. 211 ust.1 pkt.10 lit a);*



# Aktualny stan prawny – zakres dopuszczalnej działalności

**Ze względu na dostępność lotniska dzieli się na publiczne i niepubliczne .**

- *Lotnisko użytku publicznego otwarte jest dla wszystkich statków powietrznych w terminach i godzinach ustalonych przez zarządzającego tym lotniskiem i podanych do publicznej wiadomości.*
- *Lotniskiem użytku niepublicznego jest lotnisko, na którym mogą lądować i startować wyłącznie:*
  - *Statki powietrzne używane przez użytkowników lotniska określonych w dokumentacji rejestracyjnej tego lotniska,*
  - *Statki powietrzne wykonujące loty niehandlowe, używane przez innych użytkowników niż wpisanych do dokumentacji rejestracyjnej lotniska – za zezwoleniem zarządzającego lotniskiem*

**Jeżeli chodzi o lotniska, to handlowy przewóz lotniczy może być zatem wykonywany:**

- *na lotniskach użytku publicznego,*
- *na lotniskach użytku niepublicznego jednak jedynie przez użytkowników danego lotniska określonych w jego dokumentacji rejestracyjnej;*

**Zapisy ustawy nie odnoszą się jednak w wystarczającym stopniu do podstawowego kryterium, jakim jest w przypadku przewozu lotniczego publiczność oferty**

# Aktualny stan prawny – wymogi techniczne i operacyjne

## LOTNISKA

- Eksploatację lotniska można rozpocząć po jego wpisaniu do rejestru lotnisk, zaś w przypadku lotnisk użytku publicznego dodatkowo po uzyskaniu przez zarządzającego lotniskiem stosownego zezwolenia gospodarczego;
- Warunkiem wpisania danego „obszaru” do RLC jest spełnienie określonych ustawowo wymagań technicznych oraz operacyjnych, co potwierdzone jest przez Prezesa ULC poprzez wydanie stosownego certyfikatu;
- Brak zróżnicowania poziomu wymagań a tym samym kosztów związanych z ich spełnieniem dla poszczególnych rodzajów lotnisk, utrudniają lub wręcz uniemożliwiają rozpoczęcie działalności gospodarczej na szczeblu lokalnym;

## ŁĄDOWISKA

- Eksploatację lądowiska można rozpocząć po jego zgłoszeniu przez użytkownika do ewidencji lądowisk oraz po wykazaniu przez użytkownika i sprawdzeniu przez Prezesa ULC, że lądowisko odpowiada właściwym wymaganiom określonym w przepisach prawa;
- Zarządzanie lądowiskami nie podlega certyfikacji ani reglamentacji gospodarczej;
- Do lądowisk stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące lotnisk, czy czym w drodze rozporządzenia można ograniczyć zastosowanie przepisów „lotniskowych” do lądowisk;

*Ustawa Prawo lotnicze nie reguluje wymogów dla tzw. „innych miejsc”*

# Nowa systematyka lotnisk – założenia ogólne

## Systematyka lotnisk powinna:

- służyć rozwojowi lotnictwa cywilnego w Polsce,
- być wewnętrznie spójna i wyczerpująca, zaś poszczególne jej elementy muszą być rozłączne,
- odnosić się tak do charakterystyki technicznej jak i przeznaczenia lotniska,
- uwzględniać w miarę możliwości aktualne regulacje polskie,
- uwzględniać definicje i przepisy prawa międzynarodowego i wspólnotowego,
- uwzględniać dobrą praktykę regulacyjną innych państw.

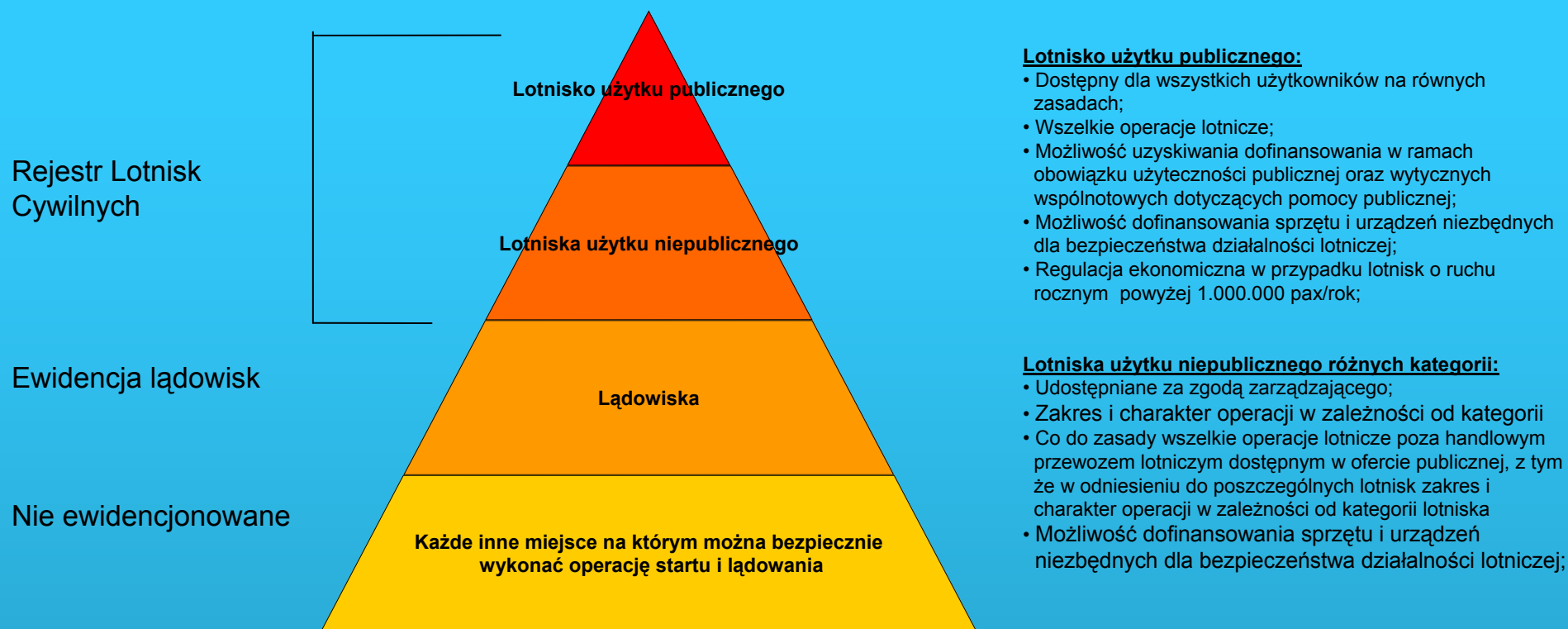
## Zasadą powinno być, iż:

- Starty i lądowania SP powinny odbywać się tylko na lotniskach i lądowiskach;
- Starty i lądowania SP poza lotniskami lub lądowiskami powinny być dopuszczalne tylko w sytuacjach awaryjnych oraz enumeratywnie wymienionych przypadkach wskazanych w ustawie;
- Starty i lądowania SP wykonujących przewóz lotniczy powinny być wykonywane co do zasady tylko z lotnisk i lądowisk o odpowiednim poziomie bezpieczeństwa i ochrony, który musi być jednak zróżnicowany w zależności od skali wykonywanych operacji, ich charakteru oraz typów eksploatowanych statków powietrznych;
- Wykonywanie przewozu lotniczego poza lotniskami i lądowiskami powinno być dopuszczone tylko w przypadkach enumeratywnie wymienionych w ustawie;
- Należy zaznaczyć szczególny charakter lotniska użytku niepublicznego, mając jednocześnie na względzie konieczność niedopuszczenia do zatarcia się różnicy pomiędzy lotniskiem użytku publicznego a lotniskiem użytku niepublicznego;

# Nowa systematyka lotnisk - propozycja

- Proponowany podział lotnisk powinien mieć co do zasady charakter dychotomiczny (na dwa) – podstawowym kryterium podziału powinna być dostępność lotniska dla użytkowników;
- Proponuje się zrezygnować z definicji portu lotniczego, gdyż brak jest jednolitej definicji tego pojęcia w prawie międzynarodowym i wspólnotowym, zaś utrzymywanie tej definicji nie jest konieczne dla realizacji założeń realizowanego projektu;
- Kategoria lotniska użytku niepublicznego powinna być tak skonstruowana by oddawać charakter tego lotniska jako o przeznaczeniu ściśle prywatnym lub aeroklubowym i co do zasady nie związanym z wykonywaniem przewozu lotniczego (z pewnymi wyjątkami);
- Wymagania dla lotnisk użytku publicznego powinny być zróżnicowane ze względu na charakter wykonywanych na nich operacji, ich natężenie oraz typy eksploatowanych statków powietrznych;
- Postuluje się zlikwidowanie kategorii tzw. innych miejsc do startów i lądowań statków powietrznych i wprowadzenie kategoryzacji lądowisk o zróżnicowanych wymaganiach;
- Proponuje się rozszerzenie oraz doprecyzowanie zakresu operacji, których prowadzenie mogłoby się odbywać z miejsc nie mających statusu lotnisk lub lądowisk;
- Konieczne jest uproszczenie procedury związanej z dopuszczaniem lotniska do eksploatacji.
  - Proponuje się zniesienie osobnych zezwoleń na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego - pewne elementy regulacji ekonomicznej będą dokonywane na etapie procesu dopuszczenia lotniska do eksploatacji;
  - Rozpoczęcie użytkowania lotniska powinno być poprzedzone procesem dopuszczania lotniska do eksploatacji i wydaniem stosownego dokumentu potwierdzającego spełnienie wymagań (zróżnicowanych) przewidzianych dla danego rodzaju lotniska;
  - Proponuje się rezygnację z promesy zezwolenia na założenie lotniska oraz określenie w sposób wyczerpujący katalogu przesłanek koniecznych do uzyskania takiego zezwolenia;

# Docelowa systematyka infrastruktury lotniskowej



## Lądowiska różnych kategorii/Wodowisko

- Udostępniane za zgodą zarządzającego i w zakresie dopuszczenia w instrukcji;
- Zakres i charakter operacji w zależności od kategorii;
- Loty handlowe SP o MTOW do 10.000 kg lub max. 19 pax.
- General Aviation
- Loty widokowe;
- + operacje dozwolone z każdego miejsca wykonywane również w sposób regularny
- operacje SP z art. 33 ust.2
- Szkolenie, jeżeli program szkolenia przewiduje naukę w takim terenie oraz tylko w takim celu;
- Brak regulacji ekonomicznej,

## Każde miejsce nadające się do wykonania operacji startu lub lądowania:

- Udostępniane za zgodą właściciela/dzierżawcy terenu;
- Regulacja w zakresie bezpieczeństwa i ochrony na poziomie operatora + ewentualnie szczególne wymogi w przepisach dotyczących danej działalności;
- Brak regulacji ekonomicznej.

## **1) Operacje o charakterze okazjonalnym/ jednorazowym/ niepowtarzalnym:**

- Ratowanie życia lub zdrowia ludzkiego w tym HEMS;
- Udział w zwalczaniu klęsk żywiołowych;
- Operacje wykonywane na śmigłowcach niedostępne w ofercie publicznej;
- Usługi lotnicze w zakresie określonym w AWC;

## **2) Operacje wykonywane w sposób stały:**

- Loty na SP określonych w art. 33 ust. 2 Prawa lotniczego
- Szkolenie, jeżeli program szkolenia przewiduje naukę w takim terenie oraz tylko w takim celu;

# Zróżnicowanie wymagań dla infrastruktury lotniskowej

Niezależnie od przyjętej systematyki infrastruktury lotniskowej (lotniska, lądowiska) wymagania dla lotnisk i lądowisk w zakresie:

- ochrony,
- bezpieczeństwa,
- ekonomicznym

będą zróżnicowane w zależności od:

- rodzaju wykonywanych operacji (mi. in. general aviation, szkolenie lotnicze, usługi lotnicze, loty handlowe, krajowe/ międzynarodowe);
- intensywności wykonywanych operacji (separacje czasowe, ilość operacji, sezonowość);
- rodzaju, typu i charakterystyki SP (MTOW, ilość pasażerów);
- ruchu rocznego;

Zainteresowana organizacja określałaby charakter i intensywność operacji (typy SP) które miałyby być wykonywane z danego lotniska lub lądowiska i przyporządkowywała do tego zakresu wymogi określone w przepisach prawa.

# Zróźnicowanie wymagań technicznych:

## **1. Ochrona** - według wymagań:

- a) 2320/2002, 622, KPOLC, KPKJ, KPS, (ogrodzenia, automatyczne *reconciliation*, inne)  
lub
- b) Uproszczonych wymagań (m. in. strefy krytyczne, separacja czasowa, brak ogrodzeń, rezygnacja z automatycznego *reconciliation*) w przypadku:
  - lotnisk o średniej rocznej liczbie 2 lotów handlowych dziennie, lub
  - lotnisk obsługujących wyłącznie operacje General Aviation, lub
  - lotnisk obsługujących wyłącznie operacje SP o MTOW poniżej 10.000 kg lub posiadających mniej niż 20 miejsc pasażerskich.

*Powyższe, uproszczone wymogi zostały opracowane w oparciu o aktualnie obowiązujące brzmienie Rozporządzenia 2320/2002. Aktualnie trwają prace nad nowelizacją rozporządzenia 2320/2002 tak więc ostateczne rozwiązania mogą się różnić i zależeć będą od kształtu ostatecznej regulacji.*

## **2. Bezpieczeństwo:**

- a) Lotniska użytku publicznego:
  - Obsługujące ruch pasażerski wyłącznie przy użyciu SP o MTOW powyżej 10 ton lub pojemności powyżej 19 miejsc pasażerskich - regulacja techniczna według Aneksu 14;
  - Certyfikacja obowiązkowa w przypadku lotnisk obsługujących międzynarodowy, regularny ruch pasażerski o natężeniu powyżej 100.000 pasażerów rocznie;
  - w pozostałych przypadkach – standard krajowy;
  - możliwość wprowadzania indywidualnych odstępstw przez Prezesa ULC
- b) Lotniska użytku niepublicznego i lądowiska:
  - standard krajowy zróźnicowany ze względu na: rodzaj i charakter wykonywanych operacji, rodzaje i typy SP oraz intensywność wykonywanych operacji.

## Zróżnicowanie wymagań dla lotnisk użytku publicznego

- Jedną z kluczowych zmian jest propozycja zróżnicowania wymagań dla lotnisk użytku publicznego;
- Zróżnicowanie wymagań ma zapewnić większe możliwości prowadzenia lotniczej działalności gospodarczej na poziomie lokalnym przy jednoczesnym zachowaniu niezbędnych wymogów w zakresie bezpieczeństwa i ochrony;
- Zróżnicowanie wymagań pozwoli na aktywizowanie inicjatywy lokalnej oraz da możliwość rozwoju największym lotniskom aeroklubowym;
- Dla celów regulacji ekonomicznej można przyjąć, iż poziom ruchu uzasadniający łagodniejsze wymogi powinien kształtować się w okolicy 1.000.000 pasażerów/rok (wytyczne wspólnotowe);
- W związku z tym, iż lotniska użytku publicznego pełnią ważną funkcję w systemie transportowym kraju, muszą mieć możliwość uzyskiwania dofinansowania w ramach obowiązku użyteczności publicznej oraz na podstawie wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy publicznej;
- Zarządzanie lotniskiem nie musi być podstawowym przedmiotem działalności przedsiębiorcy;
- Zakaz łączenia przewozu lotniczego z zarządzaniem lotniskiem;



## Lotnisko użytku niepublicznego – nowy charakter instytucji

### Propozycja nowego spojrzenia na lotnisko użytku niepublicznego:

- Lotnisko użytku niepublicznego powinno służyć jako lotnisko prywatne (np. lotnisko przykładowe) lub lotnisko o charakterze sportowym i rekreacyjnym (np. lotniska aeroklubowe) a więc służyć wyłącznie:
  - jego właścicielowi/operatorowi oraz jego gościom, lub
  - być związane z działalnością gospodarczą lub lotniczą prowadzoną przez właściciela/operatora takiego lotniska
  
- Co do zasady lotnisko użytku niepublicznego powinno służyć do obsługi wszelkich operacji lotniczych poza handlowym przewozem dostępnym w ofercie publicznej, z tym że w odniesieniu do poszczególnych lotnisk zakres i charakter operacji w zależności od kategorii lotniska

## Lądowisko – uzupełnienie systemu

Uzupełnieniem systemu klasyfikacji lotnisk, byłoby lądowisko, jako miejsce o niewielkiej infrastrukturze przeznaczone do wykonywania startów i lądowań SP wykonujących operacje prywatne oraz operacje handlowe małymi statkami powietrznymi:

- General Aviation (krajowe i międzynarodowe);
- loty handlowe SP o MTOW do 10.000 kg lub max. 19 pax;
- loty widokowe;
- operacje dozwolone z każdego miejsca wykonywane również w sposób regularny;
- loty na SP określonych w art. 33 ust. 2 Prawa lotniczego;
- szkolenie, jeżeli program szkolenia przewiduje naukę w takim terenie oraz tylko w takim celu;

Korzystanie z lądowiska wymagałoby uzyskania uprzedniej zgody zarządzającego lądowiskiem;

Konieczne byłoby ustalenie standardów bezpieczeństwa dla wodowisk;

## Operacje dozwolone z każdego miejsca

Pewne kategorie operacji, ze względu na swoją specyfikę lub charakterystyki techniczne wykorzystywanych statków powietrznych powinny być dopuszczone z każdego miejsca, które pilot uznał za nadające się do startu lub lądowania:

- Udostępniane za zgodą właściciela/dzierżawcy terenu;
- Regulacja w zakresie bezpieczeństwa i ochrony na poziomie operatora + ewentualnie szczególne wymogi przewidziane w przepisach dotyczących danej działalności;
- Brak regulacji ekonomicznej;

### **1) Operacje o charakterze okazjonalnym/ jednorazowym/ niepowtarzalnym:**

- Ratowanie życia lub zdrowia ludzkiego w tym HEMS;
- Udział w zwalczaniu klęsk żywiołowych;
- Operacje wykonywane na śmigłowcach niedostępne w ofercie publicznej;
- Usługi lotnicze w zakresie określonym w AWC;

### **2) Operacje wykonywane w sposób stały:**

- Loty na SP określonych w art. 33 ust. 2 Prawa lotniczego
- Szkolenie, jeżeli program szkolenia przewiduje naukę w takim terenie oraz tylko w takim celu;

Powyższe operacje byłyby wykonywane na wyłączną odpowiedzialność pilota i po upewnieniu się przez niego, że jest on w stanie w sposób bezpieczny wykonać start lub lądowanie.

Pilot obowiązany byłby uzyskać uprzednią zgodę właściciela lub zarządcy terenu na wykonanie danej operacji (jeżeli jest to konieczne) oraz nie mógłby domagać się od takiego właściciela lub zarządcy jakichkolwiek udogodnień.

## Oplaty lotniskowe – nowy system kontroli

Przebudowy wymaga system sprawowania nadzoru nad ustalaniem opłat lotniskowych.

Nowy system powinien uwzględniać specyfikę działania mniejszych lotnisk regionalnych oraz w większym stopniu odwoływać się do działania mechanizmów rynkowych.

Celowe jest ograniczenie ingerencji władzy lotniczej jedynie do jej funkcji publicznej, którą jest zapewnienie użytkownikowi lotniska niedyskryminacyjnego dostępu do usług świadczonych przez zarządzającego lotniskiem i zapewnienie nie nadużywania pozycji dominującej przez ten podmiot.

Proponuje się:

- wprowadzenie zróżnicowania wymogów dotyczących ustalania i zatwierdzania opłat lotniskowych dla lotnisk o różnym wolumenie ruchu – zatwierdzanie opłat przez Prezesa ULC na lotniskach o dużym ruchu (powyżej 1 mln pasażerów rocznie), możliwość określenia przez sejmik województwa szczegółowych zasad ustalania opłat lotniskowych dla lotnisk o małym ruchu - w przypadku korzystania przez nie ze środków publicznych,
- stworzenie alternatywnych sposobów zatwierdzania opłat lotniskowych przez Prezesa ULC (zatwierdzenie porozumienia z przewoźnikami lub projektu opłat),
- zapewnienie możliwości odmowy zatwierdzenia porozumienia lub projektu, jeśli zawarte w nich opłaty lotniskowe naruszają przepisy prawa, interesy Państwa lub sektora lotniczego.

## Obowiązek użyteczności publicznej

Wdrożenie nowej koncepcji lotnisk powinno zostać wsparte zapewnieniem odpowiednich mechanizmów finansowania ich rozwoju. Jednym z takich mechanizmów jest obowiązek użyteczności publicznej.

Aktualnie Prezes ULC może – na wniosek jednostki samorządu terytorialnego – nałożyć taki obowiązek na zarządzającego lotniskiem. Rozważyć również można zasadność powiązania (w zawieranej przez Prezesa ULC umowie z zarządzającym lotniskiem) przyznawanej rekompensaty z tytułu nałożonego obowiązku z wysokościami pobieranych opłat lotniskowych.

Proponuje się rozszerzenie możliwości finansowania obowiązku użyteczności publicznej o obowiązek nakładanego na trasy lotnicze, zgodnie z przepisami art. 4 rozporządzenia Rady nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych:

- obowiązek będzie nakładany na wniosek wojewody lub jednostki samorządu terytorialnego albo z inicjatywy Prezesa ULC,
- obowiązek będzie uwarunkowany zachowaniem przez przewoźnika lotniczego określonych wymagań dotyczących w szczególności ciągłości i regularności przewozów, zdolności przewozowej i poziomów taryf przewozu lotniczego,
- w przypadku obowiązku nakładanego na wniosek wojewody lub jednostki samorządu terytorialnego, podmiot ten będzie partycypował w pokryciu kosztów stanowiących rekompensatę,
- rekompensata z tytułu przedmiotowego obowiązku powinna spełniać odpowiednie kryteria dotyczące obiektywizmu i przejrzystości parametrów, w oparciu o które jest ustalana jej kwota, i nie może przewyższać faktycznie poniesionych przez przewoźnika kosztów związanych z wykonywaniem nałożonego obowiązku. 21

## **Liberalizacja własności i kontroli w zakresie zarządzania lotniskami użytku publicznego**

**Istniejąca infrastruktura lotniskowa nie jest wykorzystywana w stopniu odpowiadającym jej potencjałowi.**

**Jednocześnie rozwój rynku lotniczego powoduje konieczność zwiększenia nakładów inwestycyjnych na rozwój lotnisk.**

**W tym celu kluczowym będzie:**

- umożliwienie wykonywania działalności gospodarczej na lotniskach w zakresie zarządzania dla spółek, będących własnością oraz efektywnie kontrolowanych przez osoby zagraniczne pochodzące z Państw Członkowskich UE – przy jednoczesnym wymogu posiadania siedziby na terytorium Polski;
- zniesienie wymogu zarządzania lotniskiem, jako głównego przedmiotu działalności zarządzającego;

# Wsparcie inwestycyjne i zabezpieczenie gruntów

Implementacja projektu powinna być uzupełniona efektywnym programem wsparcia inwestycyjnego dla inicjatywy lokalnej:

- lepsze wykorzystanie dostępnych środków tak na szczeblu centralnym jak i lokalnym;
- uruchomienie nowych mechanizmów finansowania (nowe wytyczne KE dotyczące dofinansowania regionalnych portów lotniczych oraz nowych tras regionalnych);
- udostępnianie szerszej informacji prawnej środowisku lotniczemu na szczeblu lokalnym (zaangażowanie MGIP, przetargi unijne);

Zabezpieczenie statusu prawnego gruntów wykorzystywanych pod lotniska użytku niepublicznego oraz lotniska użytku publicznego założone po wejściu w życie ustawy Prawo lotnicze:

- stworzenie pewności prawnej dla inwestorów,
- zachęcenie nowego kapitału,
- zapewnienie możliwości planowania w dłuższej perspektywie czasu.
- baza – art. 65 ust. 2 Ustawy Prawo lotnicze *„celem użytkowania gruntu powinno być założenie, modernizacja i eksploatacja lotniska oraz lotniczych urządzeń naziemnych”*.

# Infrastruktura lotniskowa to nie wszystko

W celu wprowadzenia kompleksowego rozwiązania regulacyjnego stymulującego rozwój działalności lotniczej na szczeblu lokalnym konieczne będzie uzupełnienie nowej systematyki lotnisk o:

- zniesienie wymogu posiadania koncesji na przewóz w celu wykonywania lotów widokowych;
- doprecyzowanie przepisów dotyczących prowadzenia działalności gospodarczej przy użyciu SP określonych w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 33 ust.2
- uregulowanie kwestii lotnictwa korporacyjnego (doprecyzowanie definicji handlowego przewozu lotniczego);
- uregulowanie kwestii obowiązkowych ubezpieczeń w odniesieniu do działalności lotniczej;
- doprecyzowanie wymogów jakie musi spełniać przedsiębiorca zamierzający podjąć w Polsce działalność w zakresie prac lotniczych (definicja usług lotniczych);
- dokonanie w niezbędnym zakresie rewizji aktów prawnych pozostających poza kompetencjami ULC (wydanych na przykład przez MSWiA czy prawo budowlane);
- liberalizację przepisów dotyczących zezwoleń i certyfikacji usług obsługi naziemnej w portach lotniczych;
- wypracowanie wraz z zainteresowanymi resortami wspólnej wizji przyszłości lotnisk współużytkowanych w celu rozwiązania istniejących problemów ( np. umowy dzierżawy gruntów, inwestycje na dzierżawionym gruncie, uzgadnianie cywilnego zarządzającego itp);





**URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO**

*Reforma regulacyjna  
lotnisk i lądowisk w Polsce*

„Szansa dla Regionów”

Warszawa, 20 lutego 2006 r.