SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
X kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-0610-193-26

Druk nr 3332

Warszawa, 4 listopada 2026 r.

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o zmianie ustawy - Prawo lotnicze.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z poważaniem

Donald Tusk

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Projekt

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy – Prawo lotnicze

Art. 1. W ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2026 r. poz. 1407) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 21 w ust. 2 w pkt 31 w lit. b kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 32 w brzmieniu:

„32) sprawowanie nadzoru w zakresie spełniania przez zarządzających lotniskami obowiązku zapewnienia:

a) zasilania samolotów energią elektryczną podczas postoju, zgodnie z art. 12 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE (Dz. Urz. UE L 234 z 22.09.2023, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2023/1804”,

b) infrastruktury dostarczania wstępnie klimatyzowanego powietrza do samolotów podczas postoju na stanowiskach kontaktowych samolotów, zgodnie z art. 34 ust. 1 akapit pierwszy lit. g rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniającego rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylającego rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 (Dz. Urz. UE L 2024/1679 z 28.06.2024, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2024/1679”.”;

2) po art. 66i dodaje się art. 66j i art. 66k w brzmieniu:

„Art. 66j. 1. Prezes Urzędu, na wniosek zarządzającego lotniskiem będącym portem lotniczym należącym do bazowej lub kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej, przyznaje, w drodze decyzji administracyjnej, zwolnienie, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2023/1804, jeżeli wnioskodawca spełnia warunek, o którym mowa w tym przepisie.

2. Prezes Urzędu rozpatruje wniosek w terminie 7 dni roboczych od dnia jego otrzymania.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, Prezes Urzędu przyznaje zwolnienie, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2023/1804, od dnia złożenia wniosku.

4. Prezes Urzędu z urzędu cofa, w drodze decyzji administracyjnej, zwolnienie, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2023/1804, jeżeli zarządzający lotniskiem będącym portem lotniczym należącym do bazowej lub kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej przestał spełniać warunek, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2023/1804.

Art. 66k. 1. Wniosek o zwolnienie, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2023/1804, może złożyć zarządzający portem lotniczym planowanym do włączenia do bazowej lub kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej, w terminie co najmniej 7 dni roboczych przed planowanym terminem tego włączenia.

2. Do postępowania, o którym mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio przepis art. 66j ust. 1 oraz stosuje się przepis art. 66j ust. 2. Przyznanie zwolnienia, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2023/1804, następuje od dnia włączenia portu lotniczego do bazowej lub kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej.”;

3) w art. 68:

a) w ust. 2 pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8) udostępniać Prezesowi Urzędu, niezależnie od innych obowiązków, informacje niezbędne do prowadzenia ewidencji danych dotyczących ruchu statków powietrznych, wielkości ruchu pasażerskiego i przewozu ładunków, zgodnie z systematyką określoną w rozporządzeniu (WE) nr 437/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 lutego 2003 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu lotniczego pasażerów, frachtu i poczty (Dz. Urz. UE L 66 z 11.03.2003, str. 1, z późn. zm.), w terminie 45 dni od zakończenia miesiąca, którego dane dotyczą;”,

b) dodaje się ust. 6–8 w brzmieniu:

„6. Zarządzający lotniskiem będącym portem lotniczym należącym do bazowej lub kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej zapewnia zasilanie energią elektryczną samolotów podczas postoju na stanowiskach kontaktowych samolotów lub stanowiskach oddalonych samolotów wykorzystywanych w operacjach, o których mowa w art. 12 ust. 1 rozporządzenia nr 2023/1804.

7. Zarządzający lotniskiem będącym portem lotniczym należącym do bazowej lub kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej zapewnia, aby energia

elektryczna dostarczana zgodnie z art. 12 ust. 1 rozporządzenia nr 2023/1804 pochodziła z sieci elektroenergetycznej lub była wytwarzana na miejscu bez udziału paliw kopalnych, zgodnie z art. 12 ust. 4 rozporządzenia nr 2023/1804.

8. Zarządzający lotniskiem będącym portem lotniczym należącym do bazowej lub kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej, którego całkowita roczna wielkość ruchu pasażerskiego wynosi ponad 4 mln pasażerów, zapewnia infrastrukturę, o której mowa w art. 34 ust. 1 akapit pierwszy lit. g rozporządzenia nr 2024/1679.”;

4) po art. 209uo dodaje się art. 209up i art. 209uq w brzmieniu:

„Art. 209up. Zarządzający lotniskiem objętym rozporządzeniem nr 2023/1804, który narusza obowiązki określone w art. 68 ust. 6 lub 7, podlega karze pieniężnej w wysokości 10 000 zł za każde stanowisko niespełniające wymogów, o których mowa w tych przepisach.

Art. 209uq. Zarządzający lotniskiem objętym rozporządzeniem nr 2024/1679, który narusza obowiązek określony w art. 68 ust. 8, podlega karze pieniężnej w wysokości 10 000 zł za każde stanowisko niespełniające wymogów, o których mowa w tym przepisie.”;

5) w art. 209w ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kary pieniężne, o których mowa w art. 209a–209un, art. 209uo ust. 1, 4–7 i 9, art. 209up oraz art. 209uq, nakłada Prezes Urzędu w drodze decyzji administracyjnej.”;

6) w załączniku nr 6 do ustawy:

a) w objaśnieniach terminów użytych w załączniku po pkt 28c dodaje się pkt 28ca w brzmieniu:

„28ca) rozporządzeniu nr 2023/1804 – należy przez to rozumieć rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE;”,

b) w tabeli nr 1 w części III w podczęści 3.13 dodaje się ust. 53 w brzmieniu:

53. Rozpatrzenie wniosku zarządzającego lotniskiem będącym portem lotniczym należącym do bazowej lub kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej albo planowanym do włączenia do tej sieci o zwolnienie, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2023/1804	1000

Art. 2. 1. Zarządzający lotniskiem będącym portem lotniczym należącym przed dniem 1 stycznia 2030 r. do bazowej lub kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej może złożyć wniosek, o którym mowa w art. 66j ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w terminie do dnia 10 stycznia 2030 r.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego przyznaje zwolnienie, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE (Dz. Urz. UE L 234 z 22.09.2023, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2023/1804”, od dnia 1 stycznia 2030 r.

Art. 3. 1. Przepisy:

1) art. 21 ust. 2 pkt 32 lit. a, art. 68 ust. 6 oraz art. 209up w zakresie dotyczącym zapewnienia zasilania samolotów energią elektryczną podczas postoju na stanowiskach oddalonych samolotów wykorzystywanych w operacjach, o których mowa w art. 12 ust. 1 rozporządzenia nr 2023/1804, oraz w zakresie zapewnienia, aby energia elektryczna dostarczana zgodnie z art. 12 ust. 1 rozporządzenia nr 2023/1804 pochodziła z sieci elektroenergetycznej lub była wytwarzana na miejscu bez udziału paliw kopalnych,

2) art. 68 ust. 7

– ustawy zmienianej w art. 1 stosuje się od dnia 1 stycznia 2030 r.

2. Przepisy art. 21 ust. 2 pkt 32 lit. b, art. 68 ust. 8 oraz art. 209uq ustawy zmienianej w art. 1 w zakresie dotyczącym portu lotniczego należącego do bazowej transeuropejskiej sieci transportowej stosuje się od dnia 1 stycznia 2031 r.

3. Przepisy art. 21 ust. 2 pkt 32 lit. b, art. 68 ust. 8 oraz art. 209uq ustawy zmienianej w art. 1 w zakresie dotyczącym portu lotniczego należącego do kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej stosuje się od dnia 1 stycznia 2041 r.

Art. 4. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

I. Wyjaśnienie potrzeby i celu ustawy

W dniu 18 lipca 2024 r. weszło w życie w rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 (Dz. Urz. UE L 2024/1679 z 28.06.2024, z późn. zm.), zwane dalej „rozporządzeniem nr 2024/1679". Rozporządzenie to nakłada na państwa członkowskie Unii Europejskiej obowiązek rozmieszczenia infrastruktury paliw alternatywnych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE (Dz. Urz. UE L 234 z 22.09.2023, str. 1, z późn. zm.), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 2023/1804".

Ponadto, zgodnie z wymaganiami rozporządzenia nr 2024/1679, porty lotnicze należące do bazowej i kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), w których całkowita roczna wielkość ruchu pasażerskiego wynosi ponad 4 mln pasażerów, muszą zapewnić infrastrukturę dostarczania wstępnie klimatyzowanego powietrza do samolotów wykorzystywanych do lotów handlowych podczas postoju na stanowiskach kontaktowych samolotów.

W świetle rozporządzenia nr 2023/1804 zasilanie energią elektryczną z zewnętrznego źródła powinno zastąpić używanie silników podczas postoju samolotu w portach lotniczych. Powinno to zmniejszyć emisję zanieczyszczeń i hałasu, poprawić jakość powietrza i zmniejszyć wpływ samolotu na zmianę klimatu. W odniesieniu do wszystkich operacji zarobkowego transportu lotniczego powinno zatem być zapewniane zewnętrzne zasilanie energią elektryczną podczas postoju samolotów na stanowiskach kontaktowych samolotów lub na stanowiskach oddalonych samolotów w portach lotniczych sieci TEN-T. Zewnętrzne zasilanie samolotów energią elektryczną można zapewnić dzięki stałym lub ruchomym naziemnym źródłom zasilania, zarówno na stanowiskach kontaktowych samolotów, jak i na stanowiskach oddalonych samolotów. O ile statki powietrzne powinny móc korzystać z zewnętrznych źródeł energii elektrycznej na wszystkich stanowiskach kontaktowych i oddalonych samolotów wykorzystywanych do lotów handlowych, nie jest konieczne, aby każde stanowisko było wyposażone w stałe lub ruchome naziemne źródło zasilania, ponieważ jedno źródło zasilania, stałe lub ruchome, może obsługiwać wiele stanowisk i być rozmieszczone w zależności od

potrzeb operacyjnych. Jednocześnie państwa członkowskie powinny móc zwalniać porty lotnicze transeuropejskiej sieci transportowej, w których w poprzednich trzech latach odbyło się mniej niż średnio 10 000 lotów handlowych rocznie, z obowiązku dostarczania energii elektrycznej samolotom na wszystkich stanowiskach oddalonych samolotów, mając na względzie adekwatność kosztów inwestycji i utrzymania niezbędnej infrastruktury oraz korzyści dla środowiska.

Wobec faktu, że przepisy prawa UE nie nakładają obowiązków bezpośrednio na zarządzających portami lotniczymi, niezbędne jest uregulowanie w przepisach prawa krajowego obowiązków, sankcji za ich nieprzestrzeganie, organu właściwego w zakresie egzekwowania stosowania nowej regulacji oraz trybu wprowadzania zwolnienia, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2023/1804.

Niniejszy projekt przewiduje zmianę ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2026 r. poz. 1407), zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze", we wskazanym wyżej zakresie, w celu zapewnienia stosowania i egzekwowania przepisów prawa UE dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej oraz rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.

II. Przedstawienie rzeczywistego (faktycznego) stanu w dziedzinie, która ma zostać uregulowana

Rozporządzenie nr 2024/1679 nakłada na państwa członkowskie UE obowiązek zapewnienia w portach lotniczych należących do bazowej i kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej, w których całkowita roczna wielkość ruchu pasażerskiego wynosi ponad 4 mln pasażerów, infrastruktury dostarczania wstępnie klimatyzowanego powietrza do samolotów wykorzystywanych do lotów handlowych podczas postoju na stanowiskach kontaktowych samolotów:

- najpóźniej do dnia 31 grudnia 2030 r. – w przypadku portów lotniczych należących do sieci bazowej TEN-T,
- najpóźniej do dnia 31 grudnia 2040 r. – w przypadku portów lotniczych należących do sieci kompleksowej TEN-T.

Rozporządzenie nr 2023/1804 w art. 12 ust. 1 nakłada na państwa członkowskie UE obowiązek zapewnienia, aby we wszystkich portach lotniczych bazowej i kompleksowej transeuropejskiej

sieci transportowej zagwarantowano zasilanie energią elektryczną samolotów wykorzystywanych do lotów handlowych podczas postoju:

– do dnia 31 grudnia 2024 r. – na wszystkich stanowiskach kontaktowych samolotów,
– do dnia 31 grudnia 2029 r. – na wszystkich stanowiskach oddalonych samolotów.

Jednocześnie zgodnie z art. 12 ust. 4 rozporządzenia nr 2023/1804 państwa członkowskie są obowiązane do wprowadzenia najpóźniej od dnia 1 stycznia 2030 r. środków niezbędnych do zapewnienia, aby energia elektryczna dostarczana zgodnie z art. 12 ust. 1 rozporządzenia nr 2023/1804 pochodziła z sieci elektroenergetycznej lub była wytwarzana na miejscu bez udziału paliw kopalnych.

Ponadto, stosownie do art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2023/1804, państwa członkowskie UE mają możliwość zwolnienia portów lotniczych sieci TEN-T, w których w poprzednich trzech latach odbyło się mniej niż średnio 10 000 lotów handlowych rocznie, z obowiązku zasilania energią elektryczną samolotów na wszystkich stanowiskach oddalonych samolotów.

Projektowane przepisy służą umożliwieniu stosowania wymogów określonych w art. 34 ust. 1 akapit pierwszy lit. f oraz g rozporządzenia nr 2024/1679 oraz art. 12 rozporządzenia nr 2023/1804.

III. Wskazanie różnic między dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym (przewidywane skutki prawne wejścia aktu w życie)

Zmiany ustawy – Prawo lotnicze

<u>Zmiana w art. 21</u>

Do wskazanych w art. 21 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze zadań i kompetencji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem ULC”, w pkt 32 dodano kompetencje wynikające z wyznaczenia Prezesa ULC jako organu właściwego, który będzie odpowiedzialny za egzekwowanie stosowania przepisów art. 34 ust. 1 akapit pierwszy lit. f oraz g rozporządzenia nr 2024/1679. W związku z powyższym Prezes ULC będzie sprawował nadzór nad realizacją przez zarządzających lotniskami będącymi portami lotniczymi należącymi do bazowej lub kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej obowiązku zagwarantowania zasilania samolotów energią elektryczną zgodnie z art. 12 rozporządzenia nr 2023/1804. Prezes ULC będzie ponadto nadzorował zapewnienie przez zarządzających portami lotniczymi należącymi do bazowej lub kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej, w których

całkowita roczna wielkość ruchu pasażerskiego wynosi ponad 4 mln pasażerów, infrastruktury dostarczania wstępnie klimatyzowanego powietrza do samolotów wykorzystywanych do lotów handlowych podczas postoju na stanowiskach kontaktowych samolotów w wymaganych terminach.

Dodanie art. 66j

Projektowany art. 66j ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze ma na celu realizację przewidzianej w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2023/1804 możliwości uzyskania przez zarządzającego lotniskiem będącym portem lotniczym należącym do bazowej lub kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej zwolnienia z obowiązku zasilania energią elektryczną samolotów na wszystkich stanowiskach oddalonych samolotów. Zwolnienie takie będzie przyznawane przez Prezesa ULC na wniosek zarządzającego lotniskiem, w drodze decyzji administracyjnej.

W kolejnych regulacjach dodawanego przepisu określono procedurę rozpatrywania wniosków składanych przez zarządzającego lotniskiem, w tym termin 7 dni roboczych na rozpatrzenie wniosku przez Prezesa Urzędu (ust. 2), oraz rozstrzygnięto, że zwolnienie jest przyznawane od dnia złożenia wniosku przez zarządzającego lotniskiem (ust. 3). Przyjmuje się, że za czas prowadzenia postępowania w sprawie zwolnienia nie powinna być nakładana kara administracyjna, dlatego jeżeli zarządzający lotniskiem spełnił warunki przyznania tego zwolnienia, to powinno ono objąć także okres od dnia złożenia wniosku o to zwolnienie.
Przepis ust. 4 określa przesłanki cofnięcia z urzędu przez Prezesa ULC zwolnienia przyznawanego na podstawie ust. 1, jedynie w przypadku, gdy zarządzający lotniskiem przestał spełniać warunek, o którym mowa art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2023/1804/UE.

Prezes ULC w celu weryfikacji treści wniosku będzie korzystał z danych pozyskiwanych od zarządzającego lotniskiem na podstawie art. 68 ust. 2 pkt 8 ustawy – Prawo lotnicze. Dane te obejmujące informacje dotycząc ruchu statków powietrznych, wielkości ruchu pasażerskiego i przewozu ładunków będą także wykorzystywane do bieżącej weryfikacji spełniania przez wnioskodawcę kryteriów zezwolenia określonych w przepisach unijnych.

Dodanie art. 66k

Projektowany art. 66k ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze ma na celu realizację przewidzianej w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2023/1804 możliwości uzyskania także przez zarządzającego lotniskiem będącym portem lotniczym, które planuje dołączyć do bazowej lub kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej, zwolnienia z obowiązku zasilania energią elektryczną

samolotów na wszystkich stanowiskach oddalonych samolotów. Założeniem jest, aby w tym przypadku, jeżeli byłyby spełnione warunki zwolnienia portu lotniczego już od momentu włączenia do sieci TEN-T, zarządzający nie musiał ponosić kosztów dostosowania się do art. 12 rozporządzenia nr 2023/1804, gdy jednocześnie spełnia warunki do wyłączenia. Analogicznie, jak w przypadku art. 66 ust. 1, zwolnienie będzie przyznawane przez Prezesa ULC na wniosek zarządzającego lotniskiem, w drodze decyzji administracyjnej. W przepisie określono termin na złożenie wniosku na co najmniej 7 dni roboczych przed planowanym terminem włączenia lotniska do sieci TEN-T.

W ust. 2 określono, że do postępowania w ramach wniosku, o którym mowa w ust. 1, odpowiednie zastosowanie mają regulacje określone w ramach projektowanego art. 66j ust. 1 oraz regulacje nowo projektowanego art. 66j ust. 2. Dodatkowo w celu uniknięcia sytuacji, w której zwolnienie mogłoby być udzielone przed dniem powstania obowiązku, doprecyzowano, że w przedmiotowej sytuacji Prezes ULC wydaje zwolnienie od dnia włączenia portu lotniczego do transeuropejskiej sieci transportowej.

Zmiana w art. 68

W związku z dodawanymi w art. 21 ust. 2 pkt 32 obowiązkami nadzorczymi Prezesa ULC, w art. 68 ust. 2 pkt 8 ustawy – Prawo lotnicze wprowadzono obowiązek zarządzającego lotniskiem polegający na udostępnianiu Prezesowi ULC informacji niezbędnych do prowadzenia ewidencji danych dotyczących ruchu statków powietrznych, wielkości ruchu pasażerskiego i przewozu ładunków, zgodnie z systematyką określoną w rozporządzeniu (WE) nr 437/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 lutego 2003 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu lotniczego pasażerów, frachtu i poczty (Dz. Urz. UE L 66 z 11.03.2003, str. 1, z późn. zm.). Jednocześnie doprecyzowano, że dane te mają być przekazywane w terminie 45 dni od zakończenia miesiąca, którego dotyczą. Obecnie w praktyce zarządzający lotniskami przekazują Prezesowi ULC dane, o których mowa w art. 68 ust. 2 pkt 8, w interwałach miesięcznych, a następnie Prezes ULC publikuje zebrane dane w interwałach kwartalnych.

Mając na względzie projektowany art. 66j ust. 4 przewidujący, że Prezes ULC cofa z urzędu zwolnienie, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2023/1804, zarządzający lotniskiem, aby utrzymać uzyskane zwolnienie, będzie informował Prezesa ULC na bieżąco, w terminie 45 dni od zakończenia miesiąca, którego dane dotyczą, o spełnianiu warunku zwolnienia. Tym samym Prezes ULC otrzyma realne narzędzie realizacji nadzoru nad

zarządzającymi lotniskami w zakresie określonego w art. 12 ust. 1 rozporządzenia nr 2023/1804 obowiązku zapewnienia zasilania energią elektryczną samolotów podczas postoju.

Dodanie w art. 68 ust. 6–8

Dodawane przepisy stanowią o przypisaniu zarządzającym lotniskami sieci TEN-T wynikających z art. 12 ust. 1 i 4 rozporządzenia nr 2023/1804 obowiązków zapewnienia zasilania energią elektryczną, pochodzącą z sieci elektroenergetycznej lub wytwarzaną na miejscu bez udziału paliw kopalnych, samolotów wykorzystywanych w lotach handlowych podczas postoju na stanowiskach kontaktowych oraz oddalonych samolotów. Ponadto, zgodnie z art. 34 ust. 1 akapit pierwszy lit. g rozporządzenia nr 2024/1679, jeżeli całkowita roczna wielkość ruchu pasażerskiego na danym lotnisku sieci TEN-T wynosi ponad 4 mln pasażerów, wówczas zarządzający nim będzie obowiązany do zapewnienia infrastruktury dostarczania wstępnie klimatyzowanego powietrza do samolotów na stanowiskach kontaktowych samolotów.

Dodanie art. 209up i art. 209uq

W dziale XIa ustawy – Prawo lotnicze w dodanych art. 209up i art. 209uq wprowadzono sankcje wobec zrządzających lotniskami będącymi portami lotniczymi należącymi do bazowej lub kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej za nieprzestrzeganie określonych w art. 68 ust. 6, 7 lub 8 ustawy – Prawo lotnicze obowiązków. Projektodawca przewidział kary pieniężne w wysokości 10 000 zł za każde stanowisko postojowe niespełniające wymogów, o których mowa w tych przepisach.

Zmiana art. 209w

Zmiana art. 209w ma charakter wynikowy i jest związana z koniecznością uwzględnienia we wskazanym przepisie regulującym procedurę nakładania kar pieniężnych nowych przepisów określających przypadki nakładania nowych kar pieniężnych, o których mowa w dodawanych art. 209up i art. 209uq.

Zmiana załącznika nr 6

W objaśnieniach terminów użytych w załączniku dodaje się pkt 28ca wprowadzający skrót rozporządzenia nr 2023/1804, który jest używany w tabeli nr 1.

Ponadto w tabeli nr 1 w części III w podczęści 3.13 dodaje się ust. 53 określający stawkę opłaty lotniczej za rozpatrzenie wniosku o zwolnienie, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2023/1804/UE.

Art. 2

W art. 2 projektu wskazano dzień 10 stycznia 2030 r. jako termin, w którym zarządzający lotniskiem będącym portem lotniczym należącym do bazowej lub kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej przed dniem 1 stycznia 2030 r. może złożyć wniosek o zwolnienie go z obowiązku zasilania energią elektryczną samolotów na stanowiskach oddalonych samolotów, bez objęcia go przepisem o karze pieniężnej. Zaproponowany termin nie wynika bezpośrednio z wymagań UE i został ustalony tak, aby zarządzający lotniskiem ubiegającym się o uzyskanie zwolnienia przed dniem 1 stycznia 2030 r., a spełniający od tego dnia warunki uzyskania zwolnienia, miał faktyczną możliwość uzyskania, opracowania i przekazania danych statystycznych za zakończony rok 2029 i objęcia go przewidzianym przez przepisy zwolnieniem. Jednocześnie zgodnie z założeniem, że zarządzający lotniskiem będącym portem lotniczym należącym do bazowej lub kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej przed dniem 1 stycznia 2030 r. będzie mógł złożyć wniosek o zwolnienie go z obowiązku zasilania energią elektryczną samolotów na stanowiskach oddalonych samolotów, bez objęcia go przepisem o karze pieniężnej, projektodawca przewidział możliwość udzielania przedmiotowego zwolnienia od dnia 1 stycznia 2030 r. (art. 2 ust. 2).

Art. 3

W art. 3 projektu wskazane zostały początkowe terminy stosowania poszczególnych przepisów ustawy – Prawo lotnicze wynikające z odpowiednich regulacji rozporządzenia nr 2023/1804 oraz rozporządzenia nr 2024/1679.

Biorąc pod uwagę regulacje art. 12 ust. 1 lit b. rozporządzenia nr 2023/1804, w art. 3 ust. 1 projektu przewidziano, że nowo projektowane przepisy art. 21 ust. 2 pkt 32 lit. a, art. 68 ust. 6 oraz art. 209up w zakresie dotyczącym zapewnienia zasilania samolotów energią elektryczną podczas postoju na stanowiskach oddalonych samolotów wykorzystywanych w operacjach, o których mowa w art. 12 ust. 1 rozporządzenia nr 2023/1804, oraz zapewnienia, aby dostarczana energia elektryczna pochodziła z sieci elektroenergetycznej lub była wytwarzana na miejscu bez udziału paliw kopalnych, a także art. 68 ust. 7 – będą stosowane od dnia 1 stycznia 2030 r.

Biorąc pod uwagę regulacje art. 34 ust. 1 akapit pierwszy lit. g rozporządzenia nr 2024/1679, w art. 3 ust. 2 i 3 projektu przewidziano, że nowo projektowane przepisy art. 21 ust. 2 pkt 32 lit. b, art. 68 ust. 8 oraz art. 209uq w zakresie dotyczącym portu lotniczego należącego do bazowej transeuropejskiej sieci transportowej – będą stosowane od dnia 1 stycznia 2031 r.

Natomiast nowo projektowane przepisy art. 21 ust. 2 pkt 32 lit. b, art. 68 ust. 8 oraz art. 209uq w zakresie dotyczącym portu lotniczego należącego do kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej – będą stosowane od dnia 1 stycznia 2041 r.

Art. 4

W art. 4 projektu wskazano, że ustawa wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, stosownie do art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461, z późn. zm.).

IV. Oświadczenie organu wnioskującego co do zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

V. Przedstawienie projektu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia, jeżeli obowiązek taki wynika z odrębnych przepisów

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, o których mowa w § 27 ust. 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2026 r. poz. 404) w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

VI. Ocena organu wnioskującego, czy projekt podlega notyfikacji zgodnie z przepisami dotyczącymi funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych

Regulacje zawarte w projekcie ustawy 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. poz. 2039, z późn. zm.), zatem nie podlega on notyfikacji.

VII. Ocena wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców

Rozwiązania zawarte w projekcie ustawy nie dotyczą działalności mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.

VIII. Udostępnienie w Biuletynie Informacji Publicznej

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2026 r. poz. 936) oraz zgodnie z § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z dniem przekazania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące** Ministerstwo Infrastruktury – ministerstwo wiodące **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu** Piotr Malepszak – Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu** Jadwiga Żandarska – Dyrektor Departamentu Lotnictwa (e-mail: sekretariatDL@mi.gov.pl; tel. 22 630 13 39)	**Data sporządzenia** 17.09.2026 r. **Źródło:** Prawo UE **Nr w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów:** UC108

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Z dniem 18 lipca 2024 r. weszło w życie rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 (Dz. Urz. UE L 2024/1679 z 28.06.2024, z późn. zm.), zwane dalej „rozporządzeniem nr 2024/1679". Rozporządzenie nr 2024/1679 nakłada na państwa członkowskie UE obowiązek rozmieszczenia infrastruktury paliw alternatywnych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE (Dz. Urz. UE L 234 z 22.09.2023, str. 1, z późn. zm.), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 2023/1804".

Rozporządzenie nr 2024/1679 nakłada także na porty lotnicze należące do bazowej i kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), w których całkowita roczna wielkość ruchu pasażerskiego wynosi ponad 4 mln pasażerów, obowiązek zapewnienia infrastruktury umożliwiającej dostarczanie wstępnie klimatyzowanego powietrza do samolotów wykorzystywanych do lotów handlowych podczas postoju na stanowiskach kontaktowych samolotów najpóźniej w terminie do dnia:

1) 31 grudnia 2030 r. – w przypadku portów lotniczych należących do bazowej transeuropejskiej sieci transportowej;
2) 31 grudnia 2040 r. – w przypadku portów lotniczych należących do kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej.

Zgodnie z art. 12 ust. 1 rozporządzenia nr 2023/1804 państwo członkowskie UE ma obowiązek zapewnienia, aby we wszystkich portach lotniczych transeuropejskiej sieci transportowej zagwarantowano zasilanie energią elektryczną samolotów wykorzystywanych do lotów handlowych podczas postoju w terminie do dnia:

1) 31 grudnia 2024 r. – na wszystkich stanowiskach kontaktowych samolotów;
2) 31 grudnia 2029 r. – na wszystkich stanowiskach oddalonych samolotów.

Jednocześnie na podstawie art. 12 ust. 4 rozporządzenia nr 2023/1804 państwo członkowskie jest obowiązane do wprowadzenia najpóźniej od dnia 1 stycznia 2030 r. środków niezbędnych do zapewnienia, aby energia elektryczna dostarczana zgodnie z art. 12 ust. 1 rozporządzenia nr 2023/1804 pochodziła z sieci elektroenergetycznej lub była wytwarzana na miejscu bez udziału paliw kopalnych.

Stosownie do art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2023/1804 państwa członkowskie UE mają możliwość zwolnienia portów lotniczych należących do bazowej lub kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej, w których w poprzednich trzech latach odbyło się mniej niż średnio 10 000 lotów handlowych rocznie, z obowiązku zasilania energią elektryczną samolotów na wszystkich stanowiskach oddalonych samolotów.

W celu zapewnienia odpowiedniego wykonania wyżej wskazanych przepisów konieczne jest przyjęcie ram prawnych, które umożliwią skuteczne egzekwowanie obowiązków nałożonych na zarządzających lotniskami będącymi portami lotniczymi należącymi do bazowej i kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej, określą organ właściwy w zakresie nadzoru nad zarządzającymi lotniskami w zakresie stosowania nowych regulacji, a także określą sankcje za niedopełnienie obowiązków oraz tryb uzyskania zwolnienia, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2023/1804.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Rekomendowanym rozwiązaniem jest nowelizacja ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2026 r. poz. 1407), zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze", w zakresie:

– wskazania właściwego organu odpowiedzialnego za nadzór nad realizacją obowiązków dotyczących rozmieszczenia przez zarządzających lotniskami będącymi portami lotniczymi należącymi do bazowej lub kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej infrastruktury paliw alternatywnych, zgodnie z rozporządzeniem nr 2023/1804, oraz zapewnienia infrastruktury dostarczania wstępnie klimatyzowanego powietrza do samolotów wykorzystywanych do

lotów handlowych podczas postoju na stanowiskach kontaktowych samolotów w wymaganych terminach – w przypadku zarządzających lotniskami będącymi portami lotniczymi należącymi do bazowej lub kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej, w których całkowita roczna wielkość ruchu pasażerskiego wynosi ponad 4 mln pasażerów,

– możliwości uzyskania przez zarządzającego lotniskiem, na którym w rozumieniu art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2023/1804 w poprzednich trzech latach odbyło się mniej niż średnio 10 000 lotów handlowych rocznie, na wniosek, zwolnienia z obowiązku zasilania energią elektryczną samolotów na wszystkich stanowiskach oddalonych samolotów,
– wskazania okoliczności cofnięcia wyżej wymienionego zwolnienia z obowiązku zasilania energią elektryczną samolotów na wszystkich stanowiskach oddalonych samolotów,
– administracyjnych kar pieniężnych nakładanych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem ULC", za niewypełnienie nałożonych obowiązków w zakresie zapewnienia zasilania energią elektryczną samolotów podczas postoju, określonych w art. 12 ust. 1 i 4 rozporządzenia nr 2023/1804, lub obowiązku odnośnie do zapewnienia infrastruktury służącej dostarczaniu wstępnie klimatyzowanego powietrza do samolotów podczas postoju na stanowiskach kontaktowych samolotów (obowiązek ten wynika z art. 34 ust. 1 akapit pierwszy lit. g rozporządzenia nr 2024/1679).

Decyzja Prezesa ULC o zwolnieniu zarządzającego lotniskiem z obowiązku zasilania energią elektryczną samolotów na wszystkich stanowiskach oddalonych samolotów będzie uzależniona wyłącznie od spełnienia kryterium w zakresie liczby lotów handlowych rocznie w poprzednich trzech latach (mniej niż średnio 10 000 lotów handlowych rocznie w okresie trzech ostatnich lat), zgodnie z przepisem art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2023/1804. Natomiast cofnięcie zwolnienia będzie dokonywane przez Prezesa ULC z urzędu w przypadku zaprzestania spełniania powyższego kryterium.

Wdrażane w ramach niniejszej zmiany ustawy – Prawo lotnicze obowiązki wynikają z art. 34 ust. 1 akapit pierwszy lit. f oraz g rozporządzenia nr 2024/1679 i są nakładane na państwa członkowskie Unii Europejskiej, natomiast ich realizacja należy już do zarządzających określonymi portami lotniczymi. Projektodawca zdecydował się na ustanowienie kar finansowych na poziomie 10 000 zł za każde stanowisko postojowe niespełniające wymogów, o których mowa w art. 68 ust. 6, 7 lub 8, mając na względzie brak innych instrumentów do wyegzekwowania wprowadzanych wymagań.

Brak jest możliwości osiągnięcia celu projektu w inny sposób niż uchwalenie projektowanej ustawy.

Projektowana nowelizacja nie wprowadza regulacji wykraczających poza minimalne regulacje wymagane do realizacji obowiązków wynikających z prawa Unii Europejskiej.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Rozporządzenie nr 2023/1804 oraz rozporządzenie nr 2024/1679 wiążą w całości i są bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich UE, w związku z czym wszystkie państwa członkowskie UE są obowiązane do podjęcia działań mających na celu zapewnienie stosowania tych rozporządzeń.

Projektodawca nie posiada informacji na temat sposobu wykonania rozporządzenia nr 2023/1804 oraz rozporządzenia nr 2024/1679 w innych państwach członkowskich UE.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Prezes ULC	1	Ustawa – Prawo lotnicze	Rozpatrywanie wniosków w sprawie zwolnienia z obowiązku zasilania energią elektryczną samolotów na wszystkich stanowiskach oddalonych samolotów, składanych przez zarządzających lotniskami, w których w poprzednich trzech latach odbyło się mniej niż średnio 10 000 lotów handlowych rocznie. Prowadzenie postępowań kontrolnych w celu weryfikacji wykonania obowiązków, o których mowa w art. 34 ust. 1 akapit pierwszy lit. f oraz g rozporządzenia nr 2024/1679. Nakładanie kar pieniężnych w przypadku stwierdzenia

			naruszenia przepisów art. 34 ust. 1 akapit pierwszy lit. g rozporządzenia nr 2024/1679 oraz przepisów art. 12 ust. 1 i 4 rozporządzenia nr 2023/1804 przez zarządzających lotniskami.
Zarządzający lotniskami będącymi unijnymi portami lotniczymi należącymi do bazowej lub kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej	12 podmiotów wg danych za 2024 r. (zarządzający lotniskami: EPWA, EPKK, EPGD, EPKT, EPWR, EPPO, EPRZ, EPSC, EPLL, EPLB, EPBY, EPSY)	Dane własne Prezesa ULC	Przekazywanie Prezesowi ULC danych potwierdzających spełnienie albo zaprzestanie spełniania warunku przyznania zwolnienia – w przypadku otrzymania przez zarządzającego lotniskiem zwolnienia, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2023/1804. W przypadku naruszenia przepisów art. 34 ust. 1 akapit pierwszy lit. g rozporządzenia nr 2024/1679 – zagrożenie nałożenia kary pieniężnej na zasadach określonych w ustawie – Prawo lotnicze. W przypadku naruszenia przepisów art. 12 ust. 1 i 4 rozporządzenia nr 2023/1804 przez zarządzających lotniskami będącymi unijnymi portami lotniczymi – zagrożenie nałożenia kary pieniężnej na zasadach określonych w ustawie – Prawo lotnicze.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Konsultacje publiczne zostały przeprowadzone zgodnie z trybem przewidzianym w uchwale nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2026 r. poz. 404).

Treść projektu została podana do publicznej wiadomości przez zamieszczenie, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2026 r. poz. 936), w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Informacja o udostępnieniu projektu została przekazana do następujących podmiotów:

1) Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o., Al. Jerozolimskie 142B, 02-305 Warszawa;
2) Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S. A., al. Korfantego 38, 40-161 Katowice;
3) Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o.o., ul. Gen. W. Thommee 1A, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki;
4) Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice Sp z o.o., ul. kpt. M. Medweckiego 1, 32-083 Balice;
5) Polskie Porty Lotnicze S.A., ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa;
6) Port Lotniczy Bydgoszcz S.A., ul. Paderewskiego 1, 86-005 Białe Błota;
7) Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o., ul. Słowackiego 200, 80-298 Gdańsk;
8) Port Lotniczy Lublin S.A., ul. Króla Jana III Sobieskiego 1, 21-040 Świdnik;
9) Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o.o., ul. Gen. S. Maczka 35, 94-328 Łódź;
10) Port Lotniczy Poznań-Ławica Sp. z o.o., ul. Bukowska 285, 60-189 Poznań;
11) Port Lotniczy Szczecin-Goleniów Sp. z o.o., Glewice 1a, 72-100 Goleniów;
12) Port Lotniczy Wrocław S.A., ul. Graniczna 190, 54-530 Wrocław;
13) Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka im. Rodziny Ulmów Sp. z o.o., Jasionka 942, 36-002 Jasionka;
14) Warmia i Mazury Sp. z o.o., Szymany 150, 12-100 Szczytno;
15) Związek Regionalnych Portów Lotniczych, adres do korespondencji: Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta sp. z o.o., 94-328 Łódź, ul. Gen. S. Maczka 35 *(z dopiskiem: Związek Regionalnych Portów Lotniczych).*

Konsultacje publiczne trwały 21 dni.

Z uwagi na fakt, że projekt nie dotyczy problematyki zadań związków zawodowych oraz organizacji pracodawców, nie podlega on opiniowaniu przez reprezentatywne związki zawodowe oraz organizacje pracodawców.

Z uwagi na zakres projektu, który nie dotyczy praw i interesów związków pracodawców, projekt nie podlega opiniowaniu przez reprezentatywne organizacje pracodawców.

Projekt nie podlega opiniowaniu przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, gdyż nie dotyczy spraw związanych z samorządem terytorialnym, o których mowa w ustawie z dnia 6 maja 2005 r. o Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego oraz o przedstawicielach Rzeczypospolitej Polskiej w Komitecie Regionów Unii Europejskiej (Dz. U. z 2024 r. poz. 949).

W konsultacjach publicznych uwagi zgłosiło 5 podmiotów: Polskie Porty Lotnicze S.A., Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S. A., Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice Sp. z o.o., Port Lotniczy Poznań-Ławica Sp. z o.o. oraz Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o. Część uwag została uwzględniona i w projekcie dokonano zmian. Zgodnie z treścią uwag obowiązkiem zostały objęte również podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej w portach lotniczych należących do bazowej lub kompleksowej sieci TEN-T.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2025 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0 2026	1 2027	2 2028	3 2029	4 2030	5 2031	6 2032	7 2033	8 2034	9 2035	10 2036	*Łącznie (0-10)*
Dochody ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wydatki ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Źródła finansowania	Nie dotyczy.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Potencjalny dochód budżetu państwa będą stanowiły wpływy z opłaty lotniczej za rozpatrzenie wniosku o zwolnienie zarządzającego lotniskiem będącym portem lotniczym należącym do bazowej lub kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej, w którym w poprzednich trzech latach wykonano mniej niż średnio 10 000 lotów handlowych rocznie, z obowiązku zasilania energią elektryczną samolotów na stanowiskach oddalonych samolotów, która zgodnie z projektem wyniesie 1000 zł. Aktualnie w sieci TEN-T uwzględnionych jest 12 portów lotniczych: 1) w sieci bazowej – lotniska: Chopina w Warszawie, Kraków-Balice, Gdańsk im. Lecha Wałęsy, Katowice-Pyrzowice, Wrocław-Strachowice, Poznań-Ławica, Szczecin-Goleniów i Łódź; 2) w sieci kompleksowej – lotniska: Rzeszów-Jasionka, Bydgoszcz, Lublin i Olsztyn-Mazury. Spośród portów lotniczych wchodzących w skład sieci TEN-T aktualnie 5 lotnisk spełnia kryterium umożliwiające ubieganie się o ww. zwolnienie: Szczecin-Goleniów, Bydgoszcz, Lublin, Łódź, Olsztyn-Mazury. Na obecnym etapie jednak nie można wskazać, które z tych portów będą faktycznie ubiegały się o zwolnienie. Mając na uwadze powyższe okoliczności, potencjalne dochody budżetu państwa z opłaty lotniczej z tytułu rozpatrzenia wniosku o zwolnienie będą na tyle znikome, że nie zostały one uwzględnione w wyliczeniach. Potencjalny dochód budżetu państwa będą stanowiły wpływy z tytułu administracyjnych kar pieniężnych nakładanych przez Prezesa ULC, w przypadku naruszenia przez zarządzających lotniskami będących unijnymi portami lotniczymi sieci TEN-T przepisów art. 34 ust. 1 akapit pierwszy lit. g rozporządzenia nr 2024/1679 oraz przepisów art. 12 ust. 1 i 4 rozporządzenia

nr 2023/1804. Mając na uwadze, że niektóre obowiązki wynikające z ww. przepisów prawa UE będą wymagalne po upływie 14 dni od ogłoszenia ustawy, ewentualne nakładanie kar pieniężnych i ich egzekwowanie, a zatem potencjalny dochód do budżetu państwa z tego tytułu, będzie następować również nie wcześniej niż od wejścia w życie ustawy, jak również w kolejnych latach w związku z wchodzeniem w życie pozostałych regulacji. Obecnie nie ma możliwości jego realnego oszacowania, dlatego nie został on uwzględniony w wyliczeniach.

Według informacji przekazanych przez zarządzających portami lotniczymi na dzień 30.06.2026 r.:

1) W porcie lotniczym w Gdańsku wszystkie stanowiska kontaktowe mają możliwość zasilania statków powietrznych w energię elektryczną. Do grudnia 2029 r. wszystkie stanowiska oddalone również zostaną przystosowane do zasilania statków powietrznych w energię elektryczną.
2) W porcie lotniczym w Katowicach-Pyrzowicach na stanowiskach postojowych oddalonych rozpoczęto inwestycję budowy 18 punktów zasilania samolotów energią z sieci – przewidywana realizacja do końca 2028 r.
3) Port lotniczy Kraków Airport jest na etapie przygotowania materiałów przetargowych do wyboru wykonawcy koncepcji oraz programu funkcjonalno-użytkowego elektryfikacji oddalonych stanowisk postojowych na płycie postojowej dla samolotów.
4) W porcie lotniczym w Lublinie, Poznaniu i Wrocławiu przewidziane jest wykonanie infrastruktury umożliwiającej zapewnienie zasilania w energię elektryczną zarówno nowo planowanych stanowisk kontaktowych, jak i stanowisk oddalonych.

Według stanu na dzień 30.06.2026 r. brak jest infrastruktury dostarczania wstępnie klimatyzowanego powietrza do statków powietrznych na stanowiskach kontaktowych w następujących portach lotniczych: Gdańsk, Katowice-Pyrzowice, Kraków-Balice, Lotnisko Chopina w Warszawie.

W toku konsultacji publicznych w 2025 r. port lotniczy w Gdańsku wskazywał, że przewoźnicy korzystający z infrastruktury portu jedynie kilka razy w ciągu ostatnich 30 lat zgłaszali zapotrzebowanie na dostęp do klimatyzowanego powietrza do samolotów. Zgodnie z tabelami norm klimatycznych w Gdańsku za lata 1991–2020 liczba dni z temperaturą wynosiła odpowiednio:

– maksymalną +> 25°C – 22,3 dni,

– maksymalną +> 30°C – 3,3 dni.

Zapotrzebowanie na usługę dostarczania wstępnie klimatyzowanego powietrza do statków powietrznych wynosi średnio ok. 6% czasu w skali roku.

Koszt jednej jednostki PCA (Preconditioned Air Unit) wynosi ok. 200 000 €. Co oznacza, że wyposażenie znajdujących się obecnie w porcie lotniczym w Gdańsku 9 stanowisk postojowych w takie urządzenia to koszt na poziomie ok. 1 800 000 €.

W porcie lotniczym Kraków-Balice działania zmierzające do stworzenia odpowiedniej infrastruktury dostarczania wstępnie klimatyzowanego powietrza do statków powietrznych są planowane do realizacji w latach 2027/2028 w zakresie istniejącego terminalu. Podobnie odpowiednia infrastruktura będzie realizowana także w ramach rozbudowy terminalu na Lotnisku Chopina w Warszawie.

Pozostałe porty lotnicze sieci bazowej TEN-T: Poznań (brak infrastruktury), Łódź (brak infrastruktury), Wrocław (inwestycja w trakcie realizacji – do 2030 r. wszystkie wymagane stanowiska kontaktowe będą posiadały możliwość dostarczania wstępnie klimatyzowanego powietrza), Szczecin-Goleniów (brak infrastruktury).

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	*Łącznie (0-10)*
W ujęciu pieniężnym (w mln zł,	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-

ceny stałe z 2025 r.)	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	-
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	-						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-						
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane regulacje nie wpłyną na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, a zwłaszcza mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców. Projektowane regulacje nie wpłyną na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych. Na obecnym etapie prac legislacyjnych brak jest możliwości oszacowania skutków finansowych wynikających z regulacji unijnych. Brak jest również takich danych w projekcie Krajowych ram polityki w zakresie rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze transportu i rozwoju odpowiedniej infrastruktury.

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

☐ nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☒ zwiększenie liczby dokumentów ☒ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy

Zwiększenie liczby dokumentów oraz zwiększenie liczby procedur realizowanych przez Prezesa ULC wynika z wprowadzenia postępowania w sprawie zwolnienia zarządzającego lotniskiem, w którym w poprzednich trzech latach wykonano mniej niż średnio 10 000 lotów handlowych, z obowiązku zasilania energią elektryczną samolotów na stanowiskach oddalonych samolotów.

9. Wpływ na rynek pracy

Brak wpływu.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☒ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	☐ demografia ☐ mienie państwowe ☐ inne:	☐ informatyzacja ☐ zdrowie

Omówienie wpływu	Pozytywny wpływ na środowisko naturalne w wyniku zapewnienia stosowania przepisów rozporządzenia nr 2024/1679 oraz rozporządzenia nr 2023/1804, wprowadzających rozwiązania mające na celu zmniejszenie emisyjności sektora lotniczego.

11.Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wykonanie przepisów nastąpi z dniem wejścia w życie projektowanej ustawy.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Brak konieczności ewaluacji efektów projektu.
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)
Brak.

Raport z konsultacji publicznych i opiniowania projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze (UC108)

1. Omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania.

Konsultacje publiczne zostały przeprowadzone zgodnie z trybem przewidzianym w uchwale nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2026 r. poz. 404).

Treść projektu została podana do publicznej wiadomości przez zamieszczenie, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2026 r. poz. 936), w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Informacja o udostępnieniu projektu została przekazana do następujących podmiotów:

1) Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o., Al. Jerozolimskie 142B, 02-305 Warszawa;
2) Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S. A., al. Korfantego 38, 40-161 Katowice;
3) Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o.o., ul. Gen. W. Thommee 1A, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki;
4) Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków – Balice Sp z o.o., ul. kpt. M. Medweckiego 1, 32-083 Balice;
5) Polskie Porty Lotnicze S.A., ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa;
6) Port Lotniczy Bydgoszcz S.A., ul. Paderewskiego 1, 86-005 Białe Błota;
7) Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o., ul. Słowackiego 200, 80-298 Gdańsk;
8) Port Lotniczy Lublin S.A., ul. Króla Jana III Sobieskiego 1, 21-040 Świdnik;
9) Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o.o., ul. Gen. S. Maczka 35, 94-328 Łódź;
10) Port Lotniczy Poznań-Ławica Sp. z o.o., ul. Bukowska 285, 60-189 Poznań;
11) Port Lotniczy Szczecin-Goleniów Sp. z o.o., Glewice 1a, 72-100 Goleniów;
12) Port Lotniczy Wrocław S.A., ul. Graniczna 190, 54-530 Wrocław;
13) Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka im. Rodziny Ulmów Sp. z o.o., Jasionka 942, 36-002 Jasionka;
14) Warmia i Mazury Sp. z o.o., Szymany 150, 12-100 Szczytno;
15) Związek Regionalnych Portów Lotniczych, adres do korespondencji: Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta sp. z o.o., 94-328 Łódź, ul. Gen. S. Maczka 35 (z dopiskiem: Związek Regionalnych Portów Lotniczych).

Konsultacje publiczne trwały 21 dni.

W konsultacjach publicznych uwagi zgłosiło 5 podmiotów: Polskie Porty Lotnicze S.A., Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S. A., Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice Sp. z o.o., Port Lotniczy Poznań-Ławica Sp. z o.o. oraz Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o. Część uwag została uwzględniona i w projekcie dokonano zmian. Zgodnie z treścią uwag obowiązkiem zostały objęte również podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej w portach lotniczych należących do bazowej lub kompleksowej sieci TEN-T.

Z uwagi na fakt, że projekt nie dotyczy problematyki zadań związków zawodowych oraz organizacji pracodawców, nie podlega on opiniowaniu przez reprezentatywne związki zawodowe oraz organizacje pracodawców.

Z uwagi na zakres projektu, który nie dotyczy praw i interesów związków pracodawców, projekt nie podlega opiniowaniu przez reprezentatywne organizacje pracodawców.

Projekt nie podlega opiniowaniu przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, gdyż nie dotyczy spraw związanych z samorządem terytorialnym, o których mowa w ustawie z dnia 6 maja 2005 r. o Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego oraz o przedstawicielach Rzeczypospolitej Polskiej w Komitecie Regionów Unii Europejskiej (Dz. U. z 2024 r. poz. 949).

2. Przedstawienie wyników zasięgnięcia opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym

Projekt ustawy nie wymagał zasięgnięcia opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej.

3. Wskazanie podmiotów, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa wraz ze wskazaniem kolejności dokonania zgłoszeń, albo informacja o ich braku.

Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem ustawy w trybie ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa.

9 września 2025 r.

Zestawienie uwag zgłoszonych w ramach konsultacji publicznych do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze (UC108)

Lp.	Podmiot zgłaszający uwagę	Jednostka redakcyjna	Treść uwagi / uzasadnienie / propozycja brzmienia przepisu	Stanowisko projektodawcy
1.	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.	Art. 1 pkt 2 projektu w zakresie art. 66c ustawy – Prawo lotnicze	Zwracamy się o zmianę treści przepisu dającego możliwość złożenia wniosku o odstępstwo lub odroczenie terminu realizacji dla lotnisk o ruchu powyżej 10 000 lotów handlowych rocznie dla wybranych płyt postojowych samolotów. Uzasadnienie: Zgodnie z art. 12 ust. 2 rozporządzenia 2023/1804 państwa członkowskie UE mają możliwość zwolnienia portów lotniczych należących do bazowej lub kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej, w których w poprzednich trzech latach odbyło się mniej niż średnio 10 000 lotów handlowych rocznie, z obowiązku zasilania energią elektryczną samolotów na wszystkich stanowiskach oddalonych samolotów. Zwracamy uwagę, że na lotnisku użytku publicznego obsługujących ruch lotniczy powyżej 10 000 operacji rocznie występuje wiele rodzajów płyt postojowych o specyficznym przeznaczeniu np.: - płyty postojowe przed hangarowe, gdzie statek powietrzny po wykonaniu lotu technicznego lub handlowego będzie wprowadzony do hangaru do wykonania obsługi technicznej, a następnie zostanie podłączony do punktu ładowania zasilanego energią z sieci elektrycznej, - płyty postojowe dla lotnictwa biznesowego, gdzie parkują samoloty wykonujące loty handlowe mniejszymi modelami samolotów, - płyty postojowe do odladzania samolotów przeznaczone do krótkiego postoju na włączonych silnikach. Stanowiska postojowe są przeznaczone dla lotów handlowych jednak nie przewiduje się na nich wykonywania standardowej obsługi naziemnej, jak podłączenie zasilania, transportu pasażerów lub bagażu, - płyty postojowe dla samolotów izolowanych (wymagane przepisami UE, tj. Specyfikacji Certyfikacyjnych CS-ADR.DSN.F.370), dla operacji wymagających odizolowania od pozostałego ruchu lotniczego np. z powodu choroby zakaźnej na pokładzie samolotu lub zagrożenia	Uwaga nieuwzględniona. Przepisy prawa krajowego bez wyraźnego upoważnienia zawartego bezpośrednio w rozporządzeniu UE nie mogą rozszerzać zakresu regulacji tego rozporządzenia. Rozporządzenie UE 2023/1804 w art. 12 ust. 2 przewiduje możliwość zwolnienia z obowiązku zasilania energią elektryczną samolotów na wszystkich stanowiskach oddalonych wyłącznie portów lotniczych sieci TEN-T, z których w poprzednich trzech latach odbyło się mniej niż średnio 10 000 lotów komercyjnych rocznie. Dodatkowo należy wskazać, że art. 12 ust. 3 rozporządzenia 2023/1804 określa szereg wyłączeń, tj.: stanowisk odladzających, stanowisk na terenie wyznaczonych stref wojskowych i stanowisk specjalnie przeznaczonych dla samolotów lotnictwa ogólnego o maksymalnej masie startowej poniżej 5,7 tony.

			terrorystycznego. Na stanowiskach tych mogą parkować samoloty po wykonaniu lotu handlowego lub gdy zagrożenie na statku powietrznym zostanie odwołane, wówczas samolot będzie mógł wykonać start w ramach lotu handlowego. Na stanowiskach takich nie przewiduje się wykonywania standardowej obsługi naziemnej. Zwracamy się z wnioskiem, aby zarządzający lotniskami w wyniku przeprowadzonej analizy dostępnych stanowisk postojowych mogli zawnioskować do Ministerstwa Infrastruktury o udzielenie odstępstwa lub wydłużenia terminu realizacji dla wybranych płyt postojowych wraz z uzasadnieniem.	
2.	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.	Art. 1 pkt 4 projektu w zakresie art. 209uo oraz art. 209 up ustawy – Prawo lotnicze	Uważamy, że przewidziana w projekcie kara finansowa dla zarządzających lotniskami za niezrealizowanie obowiązków w zakresie zapewnienia zasilania energią elektryczną samolotów i dostarczania wstępnie klimatyzowanego powietrzna do samolotów podczas postoju na poziomie aż 500 000 zł jest rażąco wygórowana i nie uzależniona od stopnia naruszeń, tj. czy nałożony obowiązek nie został zrealizowany w całości, czy też jedynie w części. Zwracamy się o zmianę wysokości kary na kwotę 5 tyś zł za każdą płytę postojową nie wyposażoną w zasilanie. Mając na uwadze, że przepisy wprowadzające wymóg realizacji inwestycji w przepisach europejskich nie zawierają kar finansowych, nakładanie tak dotkliwej kary w przepisach krajowych nie jest więc ani wymagane, ani współmierne do stopnia naruszeń. W przypadku podtrzymania zamiaru wprowadzenia kar finansowych w omawianym zakresie proponujemy zastosowanie rozwiązania podobnego, które było z powodzeniem realizowane na lotniskach przy certyfikacji infrastruktury liniowej (drogi startowe, drogi kołowania, płyty postojowe) na przepisy Specyfikacji Certyfikacyjnych i Rozporządzenia UE/139/2014. Wówczas lotniska, na których infrastruktura liniowa nie spełniała w określonych obszarach wymagań przepisów UE mogły wystąpić do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego o wydanie odstępstwa (dokumentu akceptującego odstępstwo i sposób jego usunięcia - DAAD) wraz z deklaracją zapewnienia zgodności w określonym czasie. W decyzji administracyjnej wydanej przez Prezesa ULC podana jest data graniczna, w której zarządzający lotniskiem wykona niezbędne zadania inwestycyjne i dostosuje infrastrukturę do nowych wymagań. Zaznaczamy, że w obecnej ustawie Prawo lotnicze w „Dziale Xla Administracyjne kary pieniężne" nie występują tak dotkliwe kary za naruszenie przepisów. Dla naruszenie przepisów związanych z	Uwaga częściowo uwzględniona. Zmniejszono wymiar kary do 10 000 zł za każde stanowisko postojowe, które nie spełnia wymogów. Rozporządzenie UE 2023/1804 nie przewiduje mechanizmów odstępstw w przedmiotowym zakresie. Wykreślono z uzasadnienia fragment dotyczący dofinansowania na realizację projektów inwestycyjnych w celu realizacji wymogów unijnych.

			eksploatacją lotniska w zakresie bezpieczeństwem operacji lotniczych kara wymierzana jest w przedziale od 10 do 20 tyś zł. (art. 209uk). Kwestia zasilania statków powietrznych energią z sieci w zamian za energię podawaną z agregatów spalinowych oraz podawanie wstępnie klimatyzowanego powietrzna do kabin samolotu w trakcie postoju, naszym zdaniem nie powinna być bardziej restrykcyjnie egzekwowana niż dostosowanie infrastruktury lotniska do wymogów bezpieczeństwa operacji lotniczych i osób w nich uczestniczących. Nadmieniamy także, że wysokość kary administracyjnej nie powinna być uzależniana od potencjalnych źródeł finansowania realizacji nałożonego obowiązku zasilania statków powietrznych energią z sieci (a tak została ona uzasadniona w projekcie zmian ustawy) tym bardziej, że lotniska nie mają gwarancji uzyskania takiego dofinansowania.	
3.	Polskie Porty Lotnicze SA	art. 1 pkt 2 projektu w zakresie art. 66c ustawy – Prawo lotnicze	W projektowanym art. 66c Prawa lotniczego ostatnie zdanie zostało sformułowane w sposób, który może budzić wątpliwości interpretacyjne: „Wniosek składa się nie później niż na 3 miesiące przed planowanym terminem włączenia lotniska będącego portem lotniczym należącym do bazowej lub kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej”. W naszej ocenie sformułowanie „włączenia lotniska będącego portem lotniczym należącym” jest wewnętrznie sprzeczne. Aby przepis był logiczny i precyzyjny, proponujemy skreślenie wyrazu „należącym”. Wówczas zdanie otrzyma prawidłowe brzmienie, wskazując na czynność „włączenia” lotniska do sieci TEN-T, co jest zgodne z intencją ustawodawcy dotyczącą lotnisk planujących dołączenie do tej sieci.	Uwaga uwzględniona. W projekcie rozdzielono lotniska należące do sieci TENT od lotnisk, których włączenie do tej sieci jest planowane.
4.	Polskie Porty Lotnicze SA	art. 1 pkt 4 projektu w zakresie art. 209uo oraz art. 209 up ustawy – Prawo lotnicze	Projektowane przepisy karne (art. 209uo i art. 209up) wprowadzają sztywną karę pieniężną w wysokości 500 000 zł. Takie rozwiązanie uniemożliwia organowi (Prezesowi ULC) dostosowanie wysokości sankcji do skali i charakteru naruszenia, jego szkodliwości oraz sytuacji danego podmiotu. W związku z powyższym wnosimy o uelastycznienie tych przepisów poprzez zastąpienie przyimka „w” przyimkiem „do”. Proponowana zmiana sprawi, że kara pieniężna będzie mogła być wymierzona „do wysokości 500 000 zł”. Taka konstrukcja pozwoli na stosowanie ogólnych dyrektyw wymiaru kar określonych w art. 209w Prawa lotniczego, zapewniając proporcjonalność i adekwatność sankcji do konkretnego przypadku, co jest fundamentalną zasadą prawa karnego administracyjnego.	Uwaga uwzględniona. Kara została obniżona, ponadto skalowalność kary zapewnia naliczanie kar finansowych za każde stanowisko nie spełniające obowiązków określonych w zmianie projektowanej w art. 1 pkt 3.

5.	Polskie Porty Lotnicze SA	art. 3 pkt 1 lit. a	Zwracamy uwagę na istotną niespójność w przepisach przejściowych. Projektowany art. 3 pkt 1 lit. a zakłada, że przepis kompetencyjny dla Prezesa ULC (art. 21 ust. 2 pkt 31 lit. a), dotyczący nadzoru nad zapewnieniem zasilania samolotów na stanowiskach kontaktowych, wejdzie w życie dopiero z dniem 1 stycznia 2030 r. Tymczasem sam obowiązek dla zarządzających lotniskami w tym zakresie, wynikający z art. 12 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2023/1804, powstał już z dniem 31 grudnia 2024 r. W konsekwencji, przez okres pięciu lat (2025-2029) obowiązek ten nie będzie objęty formalnym nadzorem Prezesa ULC, co tworzy lukę w systemie egzekwowania prawa unijnego. Wnosimy o ujednolicenie tych terminów i wcześniejsze wejście w życie kompetencji nadzorczych organu, tak aby były one zbieżne z momentem powstania obowiązku po stronie zarządzających.	Uwaga uwzględniona. Skorygowano przepisy o wejściu w życie.
6.	Polskie Porty Lotnicze SA	art. 3 pkt 3	Pragniemy również wskazać na brak konsekwencji w określaniu daty wejścia w życie sankcji za naruszenie nowych obowiązków. Zgodnie z projektowanym art. 3 pkt 3, wejście w życie przepisu karnego jest odroczone do 1 stycznia 2030 r. tylko w odniesieniu do jednego obowiązku - zapewnienia zasilania na stanowiskach oddalonych, które ma być realizowane od tej samej daty. Jednakże w przypadku innych obowiązków, które również mają odroczone terminy realizacji, np. zapewnienie klimatyzowanego powietrza od 2031/2041 r., przepisy o karach zaczną obowiązywać już po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia ustawy. Oznacza to, że sankcje będą formalnie obowiązywać na wiele lat przed tym, jak zobowiązania staną się wymagalne. Taka sytuacja może prowadzić do niepewności prawnej. Postulujemy, aby wejście w życie poszczególnych przepisów karnych było w każdym przypadku zsynchronizowane z dniem wejścia w życie odpowiadających im obowiązków materialnoprawnych.	Uwaga uwzględniona. Skorygowano przepisy o wejściu w życie.
7.	Polskie Porty Lotnicze SA		W celu zapewnienia pełnej implementacji do prawa krajowego mechanizmu zwolnienia przewidzianego w art. 34 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2024/1679, proponujemy dodanie nowego artykułu w następującym brzmieniu: „Art. 3. Zarządzający lotniskiem będącym portem lotniczym należącym do bazowej lub kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej przed dniem 1 stycznia 2031 r. może złożyć wniosek o zwolnienie z obowiązku zapewnienia infrastruktury dostarczania wstępnie klimatyzowanego powietrza do statków powietrznych podczas postoju na stanowiskach	Uwaga nieuwzględniona. Przepisy rozporządzenia 2024/1679/UE nie przewidują mechanizmów odstępstw w przedmiotowym zakresie.

			kontaktowych statku powietrznego w rozumieniu art. 3 pkt 29 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 w terminie do 31 maja 2030 r. w przypadku portów lotniczych należących do bazowej transeuropejskiej sieci transportowej lub 31 maja 2040 w przypadku portów lotniczych należących do kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej.” Projekt ustawy w obecnym kształcie, poprzez art. 2, reguluje jedynie możliwość zwolnienia z obowiązku zasilania samolotów energią elektryczną na stanowiskach oddalonych. Dodanie proponowanego art. 3 pozwoli na stworzenie kompletnego i spójnego systemu zwolnień, obejmującego również infrastrukturę dostarczania wstępnie klimatyzowanego powietrza. Dla istniejących lotnisk, zwłaszcza tych o rozbudowanej i historycznej infrastrukturze, obowiązek jej dostosowania może stanowić nadmierne obciążenie finansowe i organizacyjne, a w skrajnych przypadkach prowadzić do zakłóceń w funkcjonowaniu portu, a co za tym idzie - całej transeuropejskiej sieci transportowej.	Na podstawie art. 34 ust. 2 rozporządzenia 2024/1679 to KE przyjmuje w uzasadnionych przypadkach akty wykonawcze przyznające zwolnienia z wymogów określonych w ust. 1 lit. g na wniosek państwa członkowskiego. W myśl art. 21 ust. 2a ustawy – Prawo lotnicze, Prezes Urzędu wykonuje uprawnienia państwa członkowskiego Unii Europejskiej, właściwego organu państwa członkowskiego oraz kompetentnej władzy państwa członkowskiego określone w rozporządzeniach i decyzjach Unii Europejskiej, niezastrzeżone w niniejszej ustawie, innych ustawach oraz umowach międzynarodowych na rzecz ministra właściwego do spraw transportu, innych organów administracji publicznej lub Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Na tej podstawie Prezes Urzędu jest uprawniony do występowania do KE z wnioskiem o zwolnienie z wymogów określonych w ust. 1 lit. g rozporządzenia 2024/1679.
8.	Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków – Balice sp. z o.o.	Art. 2	Projektu stanowi, iż zarządzający lotniskiem będącym portem lotniczym należącym do bazowej lub kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej przed dniem 1 stycznia 2030 r. może złożyć wniosek o zwolnienie z obowiązku zasilania energią elektryczną samolotów na stanowiskach oddalonych samolotów, w terminie do dnia 30 września 2029 r. Zarówno we wspomnianym artykule jak i następnych nie wskazano czy potencjalne zwolnienie należy interpretować jako zwolnienie stałe czy też okresowe, uzależnione od spełnienia przez zarządzającego lotniskiem konkretnych przesłanek wynikających czy to z ustawy czy aktu wykonawczego. Informacji na ten temat nie zawiera również uzasadnienie do Projektu. Dodatkowo w Projekcie brak jest zapisu o tym czy rozpatrzenie wniosku dotyczącego powyżej poruszonego zagadnienia wiąże się z poniesieniem przez zarządzającego lotniskiem dodatkowych kosztów zgodnie z przepisami ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze, a jeśli tak, to w jakiej wysokości.	Uwaga częściowo uwzględniona. Ad 1 – w przypadku gdy na danym lotnisku w ciągu kolejnych trzech lat wykonano średnio więcej niż 10 000 lotów handlowych rocznie, Prezes Urzędu, z urzędu, cofa zarządzającemu tym lotniskiem zwolnienie, zgodnie z zapisem w art. 66e projektu. Ad 2 – tak, wiosek rozpatrywany jest odpłatnie, zgodnie z art. 1 pkt 6 projektu. Ad 3 – wniosek, o zwolnienie, o którym mowa w art. 2, jest tym samym wnioskiem o zwolnienie, o którym mowa w dodawanym art. 66c i mają do niego zastosowanie te same przepisy dotyczące opłaty za rozpatrzenie tego wniosku, formy udzielenia zwolnienia jak i okoliczności cofnięcia.

			Należy wskazać, iż w Projekcie w sposób szczegółowy została opisana procedura dotycząca, wniosków zarządzających lotniskami będącymi portami lotniczymi należącymi do bazowej lub kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej, w których w poprzednich trzech latach wykonano średnio mniej niż 10 000 lotów handlowych rocznie. Dokonując wykładni przepisów art. 1 ust. 2 Projektu, można jednoznacznie określić komu i w jakim terminie przysługuje możliwość złożenia wniosku o zwolnienie z obowiązku zasilania energią elektryczną samolotów na stanowiskach oddalonych samolotów. Wiadomym jest jaki organ rozpatruje taki wniosek oraz w jakiej formie wydaje rozstrzygnięcie. Dodatkowo widoczna jest przesłanka do potencjalnego cofnięcie takiego zwolnienia - uzależniona jest od wykonania średnio więcej niż 10 000 lotów handlowych rocznie w ciągu trzech kolejnych lat od uzyskania przez zarządzającego lotniska decyzji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego o zwolnieniu z obowiązku zasilania energią elektryczną samolotów na stanowiskach oddalonych samolotów. Rozstrzygnięto również, iż rozpatrzenie takiego wniosku uzależnione jest od uiszczenia opłaty lotniczej w wysokości 1000 zł. W opinii MPL zasadnym jest, aby w tożsamy sposób została uregulowana procedura, która została zawarta w art. 2 Projektu. Zwracamy się z uprzejmą prośbą o zmianę Projektu w omawianym zakresie bądź o uzasadnienie w jaki sposób należy interpretować obecnie przedstawiony przepis.	
9.	Port Lotniczy Poznań - Ławica	Art. 1 pkt 3 projektu ustawy w odniesieniu do art. 68 ust. 8 ustawy – Prawa Lotniczego	Na samym początku należy wskazać, że projektowany obowiązek został nieprawidłowo przypisany zarządzającemu lotniskiem. Zaopatrzenie samolotów we wstępnie klimatyzowane powietrze jest objęte ewentualnym zakresem usług agenta obsługi naziemnej i to po jego stronie powinno być zapewnienie infrastruktury do świadczenia tych usług. W naszej ocenie w polskim klimacie z uwagi na ograniczenia geograficzne, charakterystykę naszego klimatu wynik analizy kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych jest negatywny. Bardzo mała liczba dni z wysokimi temperaturami (nie więcej niż średni 6% w skali roku) oznacza, że zapotrzebowanie na usługę dostarczenia klimatyzowanego powietrza do samolotu w ciągu całego roku będzie występowało jedynie w miesiącach letnich przez maksymalnie ok. 22 dni (temperatury powyżej 25 st. C), w tym przez kilka dni w roku z temperaturami powyżej 30 st. C. Powyższe jednoznacznie wskazuje, że zapewniona infrastruktura do dostarczenia wstępnie klimatyzowanego powietrza do statków	Uwaga nieuwzględniona. W ocenie projektodawcy obowiązek zapewnienia infrastruktury dostarczania wstępnie klimatyzowanego powietrza do statków powietrznych wykorzystywanych do lotów handlowych został przypisany prawidłowo zarządzającemu lotniskiem. Należy wskazać, że rozporządzenie 2024/1679/UE określa, że państwo członkowskie zapewnia, aby porty lotnicze zapewniały infrastrukturę dostarczania wstępnie klimatyzowanego powietrza do statków powietrznych podczas postoju na stanowiskach kontaktowych statku powietrznego używanego do komercyjnych operacji transportowych. Za zapewnienie infrastruktury na lotnisku odpowiada

			powietrznych wykorzystywanych do lotów handlowych podczas postoju na wszelkich stanowiskach samolotów będzie wykorzystywana jedynie sporadycznie i w niewielkim zakresie. Z naszego rozeznania i informacji uzyskanych od agentów obsługi naziemnej wynika, ze przewoźnicy w naszym klimacie nie wymagają takich usług, zapytania takie zdarzają się wyłącznie sporadycznie. Standardowo samolot z własnym silnikiem APU może schładzać wnętrze samolotu i to jest rozwiązanie stosowane przez przewoźników w ciepłe dni i jest wystarczające dla poradzenia sobie z zapewnieniem chłodnego powietrza w naszym klimacie. Warto dodać, że Port Lotniczy Poznań – Ławica nie posiada stanowisk kontaktowych dlatego musiałby wyposażyć się w dostępne na rynku urządzenia mobilne i elektryczne, które mogą dostarczyć schłodzone powietrze, więc w naszym klimacie nie ma potrzeby i sensu zapewnienia dedykowanej infrastruktury do dostarczenia schłodzonego powietrza na wszystkich stanowiskach postojowych. Wystarczyłoby mieć 1 mobilne urządzenie, które i tak będzie niewykorzystywane bo przewoźnicy nie oczekują tej usługi na naszym Lotnisku. Obowiązek będzie natomiast skutkował poniesieniem bardzo dużych nakładów finansowych na tego typu infrastrukturę, przy jednoczesnym braku potrzeby Reasumując, zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r., państwo członkowskie posiada prawo do złożenia wniosku o zwolnienie z w/w wymogu ze względu na szczególne ograniczenia geograficzne lub znaczące ograniczenia fizyczne, negatywne wyniki analiz kosztów i korzyści społeczno-gospodarcze. W związku z powyższym wnosimy o podjęcie działań, których celem będzie zwolnienie Polski z obowiązku zapewnienia infrastruktury dostarczenia wstępnie klimatyzowanego powietrza do statków powietrznych podczas postoju na stanowiskach kontaktowych statku powietrznego używanego do komercyjnych operacji transportowych.	zarządzający lotniskiem, nie ma zatem możliwości aby w ustawie – Prawo lotnicze obowiązek ten nakładać na podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej. Niezależnie od treści projektu Prezes ULC planuje podjęcie działań zmierzających do uzyskania zwolnienia Polski z obowiązku zapewnienia infrastruktury dostarczenia wstępnie klimatyzowanego powietrza do statków powietrznych podczas postoju na stanowiskach kontaktowych statku powietrznego używanego do komercyjnych operacji transportowych. W myśl art. 21 ust. 2a ustawy – Prawo lotnicze, Prezes Urzędu wykonuje uprawnienia państwa członkowskiego Unii Europejskiej, właściwego organu państwa członkowskiego oraz kompetentnej władzy państwa członkowskiego określone w rozporządzeniach i decyzjach Unii Europejskiej, niezastrzeżone w niniejszej ustawie, innych ustawach oraz umowach międzynarodowych na rzecz ministra właściwego do spraw transportu, innych organów administracji publicznej lub Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Na tej podstawie Prezes Urzędu jest uprawniony do występowania do KE z wnioskiem o zwolnienie z wymogów określonych w ust. 1 lit. g rozporządzenia 2024/1679.
10.	Port Lotniczy Gdańsk sp. z o. o.	art. 1 pkt 1 projektu w odniesieniu do art. 21 ust. 2 pkt 30 ustawy – Prawa Lotniczego	W art. 21 ust. 2 w pkt 30 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 31); Przepis ten powinien ulec zmianie w związku z uwagami zawartymi w poniższych punktach i jako ich konsekwencja. Zdanie pierwsze, które ma brzmienie:	Uwaga nieuwzględniona. Należy wskazać, że rozporządzenie 2024/1679/UE określa, że państwo członkowskie zapewnia, aby porty lotnicze zapewniały infrastrukturę dostarczania wstępnie klimatyzowanego powietrza do statków powietrznych podczas postoju na stanowiskach kontaktowych statku powietrznego używanego do

			„31) sprawowanie nadzoru w zakresie spełniania przez zarządzających lotniskami obowiązku:” powinno uzyskać brzmienie „31) sprawowanie nadzoru w zakresie spełniania przez podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej obowiązku:” W punkcie tym powinna zostać wykreślona lit, b) o brzmieniu: „zapewnienia infrastruktury dostarczania do samolotów wstępnie klimatyzowanego powietrza, zgodnie z art. 34 ust. 1 lit. g rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniającego rozporządzeni (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylającego rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 (Dz. Urz. UE L 2024/1679 z 28.06.2024), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2024/1679/UE";	komercyjnych operacji transportowych. Za zapewnienie infrastruktury na lotnisku odpowiada zarządzający lotniskiem, nie ma zatem możliwości aby w ustawie – Prawo lotnicze obowiązek ten nakładać na podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej.
11.	Port Lotniczy Gdańsk sp. z o. o.	Art. 1 pkt 3 projektu w odniesieniu do projektowanego art. 68 ust. 6 ustawy – Prawo lotnicze	Przepis ten powinien otrzymać brzmienie: „6. Podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej w porcie lotniczym należącym do bazowej lub kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej jest obowiązany, zgodnie z art. 12 ust. 1 rozporządzenia nr 2023/1804/UE, do zapewnienia zasilania energią elektryczną samolotów wykorzystywanych do lotów handlowych podczas postoju na stanowiskach kontraktowych samolotów w rozumieniu art. 2 pkt 5 rozporządzenia nr 2023/1804/UE oraz stanowiskach samolotów. Uzasadnienie Projektowany przepis wprowadza obowiązek zapewnienia zasilania energią elektryczną samolotów wykorzystywanych do lotów handlowych podczas postoju na stanowiskach kontaktowych samolotów w rozumieniu art. 2 pkt 5 rozporządzenia nr 2023/1804/UE oraz stanowiskach oddalonych samolotów. Zgodnie z art. 176 Prawa lotniczego usługi wykonywane na rzecz przewoźników lotniczych i innych użytkowników statków powietrznych są wykonywane przez podmioty świadczące obsługę naziemną. Obsługa naziemna zgodnie z tym przepisem obejmuje m.in. obsługę statków powietrznych (art. 176 pkt 6) Prawa lotniczego), obsługę w zakresie zaopatrzenia statków powietrznych w materiały napędowe (art. 176 pkt 7) Prawa lotniczego). Zapewnianie i zaopatrywanie samolotów w energię elektryczną jest usługą realizowaną dla przewoźników lotniczych i będzie zakresem realizowanym przez agentów obsługi naziemnej, a nie przez zarządzającego lotniskiem.	Uwaga nieuwzględniona. Należy wskazać, że rozporządzenie UE nie przewiduje nakładania obowiązku zapewnienia zasilania energią elektryczną samolotów wykorzystywanych do lotów handlowych podczas postoju na stanowiskach kontaktowych na agentów obsługi naziemnej. Ponadto należy wyjaśnić, że zasilanie energią takich stanowisk odbywa się na podstawie umowy na świadczenie usług energii na lotnisku, którą zawiera zarządzający lotniskiem, a nie agent obsługi naziemnej. Rolą zarządzającego lotniskiem będzie zapewnienie korzystania z tego zasilania, to znaczy, że to zarządzający powinien zapewnić infrastrukturę czyli albo gniazdo albo urządzenie GPU (przenośny ground power unit). Jeśli lotnisko nie posiada i nie może zapewnić takiej infrastruktury, aby zapewnić zasilanie (np. nie posiada własnych GPU albo gniazd) to powinien zawrzeć stosowną umowę np. z odpowiednim agentem obsługi naziemnej, który ma GPU albo z organizacją maintenance. Następnie takie udostępnianie przez zarządzającego lotniskiem

				odpowiednich urządzeń, w które się zaopatrzył aby zapewnić zasilanie – obejmuje użytkowników, w tym przewoźników za opłatą – jeśli korzystają z nich na zasadzie własnej obsługi naziemnej, albo obsługuje ich jakiś agent (korzystając czy to z lotniskowych urządzeń, czy to z własnych – jest to kwestią umów pomiędzy podmiotami). Działalność handlingowa nie wpisuje się w definicję działalności, która jest działalnością użytku publicznego, tj. że można w jakiś sposób (również ustawowy) niejako na agenta nałożyć obowiązek obsługi (bez umowy z zarządzającym) - każdego kto jest użytkownikiem lotniska użytku publicznego. Jeśli takiej ogólnej umowy nie ma - to agent obsłuży tylko tych przewoźników, z którymi ma umowę. Dodatkowo, nie każdy agent posiada zezwolenie w tym zakresie (kat 5.5), oraz nie na każdym lotnisku musi być agent, który taką działalnością się zajmuje. To zarządzający lotniskiem użytku publicznego ma zapewnić zasilanie – czy to powierzając ten obowiązek takiemu agentowi (org maintenance), który może takie usługi świadczyć, tj. zapewnić własne urządzenia. Z istoty lotniska użytku publicznego wynika obowiązek otwarcia dla każdego i obsługa użytkownika, dlatego w ocenie ULC nie ma możliwości wprowadzenia regulacji ustawowej, nakładającej ten obowiązek na agenta - brak jest tego rodzaju regulacji na poziomie prawa unijnego i nie jest to istotą handlingu.
12.	Port Lotniczy Gdańsk sp. z o. o.	Art. 1 pkt 3 projektu w odniesieniu do art. 68 ust. 8 ustawy – Prawo lotnicze	W przepisie tym zaprojektowano poniższy obowiązek: *„Zarządzający lotniskiem będącym portem lotniczym należącym do bazowej lub kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej, którego całkowita roczna wielkość ruchu pasażerskiego wynosi ponad 4 min pasażerów jest obowiązany, zgodnie z art. 34 ust. 1 lit. g rozporządzenia nr 2024/1679/UE, do zapewnienia infrastruktury dostarczania wstępnie*	Uwaga nieuwzględniona. W zakresie części uwagi dotyczącej obowiązku zapewnienia infrastruktury dostarczania wstępnie klimatyzowanego powietrza do statków powietrznych wykorzystywanych do lotów handlowych, w ocenie projektodawcy obowiązek

			klimatyzowanego powietrza do statków powietrznych wykorzystywanych do lotów handlowych podczas postoju na stanowiskach kontaktowych samolotów." W pierwszej kolejności należy wskazać, że powyżej, obowiązek ten został nieprawidłowo przypisany zarządzającemu lotniskiem. Zaopatrzenie samolotów we wstępnie klimatyzowane powietrze jest objęte ewentualnym zakres usług agenta obsługi naziemnej i to po jego stronie powinno być zapewnienie infrastruktury do świadczenia tych usług. Jednak co jest najważniejsze w naszej ocenie obowiązek ten nie powinien być w ogóle wprowadzany do polskiego systemu i przepis ten należy usunąć. Uzasadnienie Projektowany przepis stanowi przeniesienie do prawa lotniczego obowiązków nałożonych na państwa członkowskie w art. 34 ust. 1 lit. g Rozporządzenia nr 2024/1679/UE. Zwracamy uwagę, że zgodnie z art. 34 ust.2 przedmiotowego Rozporządzenia: *Na wniosek państwa członkowskiego, w należycie uzasadnionych przypadkach, Komisja przyjmuje akty wykonawcze przyznające zwolnienia z wymogów określonych w ust. 1 lit. a), b) i g) ze względu na szczególne ograniczenia geograficzne lub znaczące ograniczenia fizyczne, brak systemu kolejowego na danym terytorium, negatywny wynik analizy kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych lub znaczący negatywny wpływ na środowisko lub różnorodność biologiczną. Każdy taki wniosek jest należycie uzasadniony. Państwo członkowskie może w jednym wniosku wystąpić o przyznanie kilku zwolnień.* W naszej ocenie w polskim klimacie z uwagi na ograniczenia geograficzne, charakterystykę naszego klimatu wynik analizy kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych jest negatywny. Przewoźnicy korzystający z naszej infrastruktury w ciągu ostatnich 30 lat kilka razy tylko zgłaszali potrzebę dostępu do klimatyzowanego powietrza do samolotów. Przez zdecydowaną większość roku temperatury na lotnisku nie wymagają dostarczanie wstępnie klimatyzowanego powietrza. Zgodnie z tabelami norm klimatycznych za lata 1991 - 2020 w Gdańsku liczba dni w roku z temperaturą wynosiła odpowiednio: Liczba dni z temp, maksymalną >=25 stopni Celsjusza- 22,3 dni	ten został przypisany prawidłowo zarządzającemu lotniskiem. Należy wskazać, że rozporządzenie 2024/1679/UE określa, że państwo członkowskie zapewnia, aby porty lotnicze zapewniały infrastrukturę dostarczania wstępnie klimatyzowanego powietrza do statków powietrznych podczas postoju na stanowiskach kontaktowych statku powietrznego używanego do komercyjnych operacji transportowych. Za zapewnienie infrastruktury na lotnisku odpowiada zarządzający lotniskiem, nie ma zatem możliwości aby w ustawie – Prawo lotnicze obowiązek ten nakładać na podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej. Przepisy rozporządzenia 2024/1679/UE nie przewidują opisanego w uwadze mechanizmu zwolnień - nie są przewidziane zwolnienia udzielane bezpośrednio przez państwo członkowskie. Art. 34 ust. 2 UE 2024/1679 zawiera przepis określający, że to KE przyjmuje w uzasadnionych przypadkach akty wykonawcze przyznające zwolnienia z wymogów określonych w ust. 1 lit. g na wniosek państwa członkowskiego. Niezależnie od treści projektu, Prezes ULC planuje podjęcie działań zmierzających do uzyskania zwolnienia Polski z obowiązku zapewnienia infrastruktury dostarczenia wstępnie klimatyzowanego powietrza do statków powietrznych podczas postoju na stanowiskach kontaktowych statku powietrznego używanego do komercyjnych operacji transportowych. W myśl art. 21 ust. 2a ustawy – Prawo lotnicze, Prezes Urzędu wykonuje uprawnienia państwa członkowskiego Unii Europejskiej, właściwego organu państwa członkowskiego oraz kompetentnej władzy państwa członkowskiego określone w rozporządzeniach i decyzjach Unii

			Liczba dni z temp, maksymalną >=30 stopni Celsjusza- 3,3 dni (Źródło: https://klimat.imgw.pl/pl/climate-normals/TSR AVE) Bardzo mała liczba dni z wysokimi temperaturami (nie więcej niż średnio 6% w skali roku) oznacza, że zapotrzebowanie na usługę dostarczenia klimatyzowanego powietrza do samolotu w ciągu całego roku będzie występowało jedynie w miesiącach letnich przez maksymalnie ok. 22 dni (temp, powyżej 25 st. C), w tym przez kilka dni w roku z temperaturami powyżej 30 st. C. Powyższe jednoznacznie wskazuje, że zapewniona infrastruktura do dostarczania wstępnie klimatyzowanego powietrza do statków powietrznych wykorzystywanych do lotów handlowych podczas postoju na wszystkich stanowiskach kontaktowych samolotów będzie wykorzystywana jedynie sporadycznie i w niewielkim zakresie. Obowiązek będzie natomiast skutkował poniesieniem bardzo dużych nakładów finansowych na tego typu infrastrukturę, przy jednoczesnym braku potrzeby świadczenia tego typu usług w Polsce. Koszt jednej jednostki PCA (Preconditioned Air Unit) to wydatek około 200.000,00 EUR netto. W Porcie Lotniczym Gdańsk obecnie znajduje się 9 stanowisk postojowych. Dostosowanie tej infrastruktury do tego wymogu to koszt na poziomie 1 800 000,00 EURO. Potencjalnie wydamy 2 min EURO na infrastrukturę, z której nikt nie będzie korzystał, co będzie bezsensowne. Według naszych obliczeń dla lotniska w Gdańsku wyposażenie przez zarządzającego lotniskiem 9 stanowisk postojowych w specjalistyczną będzie skutkowała podniesieniem opłaty za pasażera odlatującego o ok. 4 PLN. Natomiast zapewnienia klimatyzowanego powietrza do samolotów to usługa podmiotów obsługi naziemnej - wynika to bezpośrednio z kategorii obsługi naziemnej. Na rynku dostępne są urządzenia mobilne i elektryczne, które mogą dostarczyć schłodzone powietrze, więc w naszym klimacie nie ma potrzeby i sensu zapewnienia dedykowanej infrastruktury do dostarczenia schłodzonego powietrza kontaktowych. Wystarczy mieć 1 mobilne urządzenie, które i tak będzie niewykorzystywane bo przewoźnicy nie oczekują tej usługi na naszym Lotnisku. Z naszego rozeznania i informacji uzyskanych od agentów obsługi naziemnej wynika, że przewoźnicy w naszym klimacie nie wymagają takich usług, zapytania takie zdarzają się wyłącznie sporadycznie. Standardowo samolot własnym silnikiem APU może schładzać wnętrze samolotu i to jest rozwiązanie stosowane przez przewoźników w ciepłe dni i jest wystarczające dla poradzenia sobie z zapewnieniem chłodnego powietrza w naszym klimacie.	Europejskiej, niezastrzeżone w niniejszej ustawie, innych ustawach oraz umowach międzynarodowych na rzecz ministra właściwego do spraw transportu, innych organów administracji publicznej lub Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Na tej podstawie Prezes Urzędu jest uprawniony do występowania do KE z wnioskiem o zwolnienie z wymogów określonych w ust. 1 lit. g rozporządzenia 2024/1679.

			Reasumując, zgodnie z Rozporządzaniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r., państwo członkowskie posiada prawo do złożenia wniosku o zwolnienie z w/w wymogu ze względu na szczególne ograniczenia geograficzne lub znaczące ograniczenia fizyczne, negatywny wynik analizy kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych. W związku z powyższym wnosimy o podjęcie działań, których celem będzie zwolnienie Polski z obowiązku zapewnienia infrastruktury dostarczania wstępnie klimatyzowanego powietrza do statków powietrznych podczas postoju na stanowiskach kontaktowych statku powietrznego używanego do komercyjnych operacji transportowych.	
13.	Port Lotniczy Gdańsk sp. z o. o.	Art. 1 pkt 4 projektu w odniesieniu do art. 209 uo i art. 209 up – Prawa Lotniczego	Dodane przepisy przewidują: *Zarządzający lotniskiem objętym rozporządzeniem nr 2023/1804/UE, który narusza obowiązki określone w art. 12 ust. 1 i 4 tego rozporządzenia, podlega karze pieniężnej w wysokości 500 000 zł.* *Zarządzający lotniskiem, który narusza obowiązki określone w art. 34 ust. 1 lit. g rozporządzenia nr 2024/1679/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości 500 000 zł.* Jak wskazano powyżej obowiązki z art. 12 ust. 1 rozporządzenia nr 2023/1804/UE oraz art. 34 ust. 1 lit. g rozporządzenia nr 2024/1679/UE to obowiązku z zakresu obsługi naziemnej i podmiotem odpowiedzialnym za ich niewykonanie nie powinien być zarządzający lotniskiem, który nie świadczy tego rodzaju usług. Nie jest zatem zasadnym wprowadzanie przepisów sankcyjnych wobec zarządzającego lotniskiem w odniesieniu do obowiązków z art, 12 ust, 1 rozporządzenia nr 2023/1804/UE oraz art. 34 ust. 1 lit, g rozporządzenia nr 2024/1679/UE. Ponadto, zgodnie z pkt 3 powyżej wnosimy o nienakładanie na polskich agentów obsługi naziemnej obowiązku art. 34 ust, 1 lit, g rozporządzenia nr 2024/1679/UE, stąd przepis art. 209 up powinien zostać usunięty. Zwracamy także uwagę, że przewidziana kara finansowa na poziomie aż 500 000 PLN jest rażąco wysoka i nieuzależniona od stopnia naruszeń. Zwracam się więc z prośbą o ponowną analizę wysokości kary. Wymogi realizacji wskazanych inwestycji w przepisach europejskich nie zawierają kar finansowych, nakładanie kary w przepisach krajowych nie jest więc wymagane ani współmierne do naruszeń. Obecnie w ustawie Prawo Lotnicze w „Dziale XI a Administracyjne kary pieniężne" nie występują tak wysokie wartości za naruszenie przepisów.	Uwaga częściowo uwzględniona w zakresie korekty wysokości kary. Projekt nie przewiduje nakładania na polskich agentów obsługi naziemnej obowiązku art. 34 ust. 1 lit. g rozporządzenia nr 2024/1679/UE. Obowiązek ten jest nakładany na zarządzającego lotniskiem.

			Dla naruszenia przepisów związanych z eksploatacją lotniska w zakresie bezpieczeństwa operacji lotniczych kara wymierzana jest przedziale od 10 do 20 tyś PLN (art. 209uk). W uzupełnieniu do powyższego nadmieniam, że wysokość kary administracyjnej nie powinna być uzależniona od potencjalnych źródeł finansowania realizacji nałożonego obowiązku zasilania statków powietrznych energią z sieci (uzasadnienie w projekcie zmian ustawy) tym bardziej, że lotniska nie mają gwarancji uzyskania takiego dofinansowania.	

TABELA ZGODNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU:	Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze (UC108)
I. TYTUŁ DOSTOSOWYWANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH:	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE (Dz. Urz. UE L 234 z 22.09.2023, str. 1, z późn. zm.). Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniającego rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylającego rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 (Dz. Urz. UE L 2024/1679 z 28.06.2024, z późn. zm.).

PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ				
Jedn. red.	**Treść przepisu UE**	**Konieczność wdrożenia** T / N	**Jedn. red. projektu**	**Treść przepisu/ów projektu**
Rozporządzenie (UE) 2023/1804				
Art. 12 ust. 1	1. Państwa członkowskie zapewniają, aby we wszystkich portach lotniczych sieci bazowej TEN-T i sieci kompleksowej TEN-T zagwarantowano zasilanie energią elektryczną samolotów podczas postoju: a) do dnia 31 grudnia 2024 r. na wszystkich stanowiskach kontaktowych samolotów wykorzystywanych w operacjach zarobkowego transportu lotniczego w celu przyjęcia na pokład lub wysadzenia pasażerów albo załadunku lub rozładunku towarów; b) do dnia 31 grudnia 2029 r. na wszystkich stanowiskach oddalonych samolotów wykorzystywanych w operacjach zarobkowego transportu lotniczego w celu przyjęcia na	**T**	Art. 1 pkt 3 lit. b projektu (projektowany art. 68 ust. 6 ustawy – Prawo lotnicze)	6. Zarządzający lotniskiem będącym portem lotniczym należącym do bazowej lub kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej zapewnia zasilanie energią elektryczną samolotów podczas postoju na stanowiskach kontaktowych samolotów lub stanowiskach oddalonych samolotów wykorzystywanych w operacjach, o których mowa w art. 12 ust. 1 rozporządzenia nr 2023/1804.
			Art. 1 pkt 4 i 5 projektu (projektowany art. 209up i art. 209w ustawy –	4) po art. 209uo dodaje się art. 209up i art. 209uq w brzmieniu: Art. 209up. Zarządzający lotniskiem objętym rozporządzeniem nr 2023/1804, który narusza obowiązki określone w art. 68 ust. 6 lub 7, podlega karze pieniężnej w wysokości 10 000 zł za każde stanowisko niespełniające wymogów, o których mowa w tych przepisach.

	pokład lub wysadzenia pasażerów albo załadunku lub rozładunku towarów.		Prawo lotnicze)	(…); 5) w art. 209w ust. 1 otrzymuje brzmienie: 1. Kary pieniężne, o których mowa w art. 209a–209un, art. 209uo ust. 1, 4–7 i 9, art. 209up oraz art. 209uq, nakłada Prezes Urzędu w drodze decyzji administracyjnej.
			Art. 3 ust. 1 projektu	1. Przepisy: 1) art. 21 ust. 2 pkt 32 lit. a, art. 68 ust. 6 oraz art. 209up w zakresie dotyczącym zapewnienia zasilania samolotów energią elektryczną podczas postoju na stanowiskach oddalonych samolotów wykorzystywanych w operacjach, o których mowa w art. 12 ust. 1 rozporządzenia nr 2023/1804, oraz w zakresie zapewnienia, aby energia elektryczna dostarczana zgodnie z art. 12 ust. 1 rozporządzenia nr 2023/1804 pochodziła z sieci elektroenergetycznej lub była wytwarzana na miejscu bez udziału paliw kopalnych, 2) art. 68 ust. 7 – ustawy zmienianej w art. 1 stosuje się od dnia 1 stycznia 2030 r.
Art. 12 ust. 2	2. Państwa członkowskie mają możliwość zwolnienia portów lotniczych sieci TEN-T, z których w poprzednich trzech latach odbyło się mniej niż średnio 10 000 lotów komercyjnych rocznie, z obowiązku zasilania energią elektryczną samolotów na wszystkich stanowiskach oddalonych samolotów.	**T**	Art. 1 pkt 2 projektu (projektowany art. 66j i art. 66k ustawy – Prawo lotnicze)	Art. 66j. 1. Prezes Urzędu, na wniosek zarządzającego lotniskiem będącym portem lotniczym należącym do bazowej lub kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej, przyznaje, w drodze decyzji administracyjnej, zwolnienie, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2023/1804, jeżeli wnioskodawca spełnia warunek, o którym mowa w tym przepisie. 2. Prezes Urzędu rozpatruje wniosek w terminie 7 dni roboczych od dnia jego otrzymania. 3. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, Prezes Urzędu przyznaje zwolnienie, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2023/1804, od dnia złożenia wniosku. 4. Prezes Urzędu z urzędu cofa, w drodze decyzji administracyjnej, zwolnienie, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2023/1804, jeżeli zarządzający lotniskiem będącym portem lotniczym należącym do bazowej lub kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej przestał spełniać warunek, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2023/1804. Art. 66k. 1. Wniosek o zwolnienie, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2023/1804, może złożyć zarządzający portem lotniczym planowanym do włączenia do bazowej lub kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej, w terminie co najmniej 7 dni roboczych przed planowanym terminem tego włączenia. 2. Do postępowania, o którym mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio przepis art. 66j ust. 1 oraz stosuje się przepis art. 66j ust. 2. Przyznanie zwolnienia, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2023/1804, następuje od dnia włączenia portu lotniczego do bazowej lub kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej.

<table>
<tr><td></td><td></td><td></td><td>Art. 1 pkt 6 projektu
(zmiana w załączniku nr 6 do ustawy – Prawo lotnicze)</td><td>6) w załączniku nr 6 do ustawy:
a) w objaśnieniach terminów użytych w załączniku po pkt 28c dodaje się pkt 28ca w brzmieniu:
28ca) rozporządzeniu nr 2023/1804 – należy przez to rozumieć rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE;,
b) w tabeli nr 1 w części III w podczęści 3.13 dodaje się ust. 53 w brzmieniu:</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>53. Rozpatrzenie wniosku zarządzającego lotniskiem będącym portem lotniczym należącym do bazowej lub kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej albo planowanym do włączenia do tej sieci o zwolnienie, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2023/1804 | 1000</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td>Art. 2 projektu</td><td>Art. 2. 1. Zarządzający lotniskiem będącym portem lotniczym należącym przed dniem 1 stycznia 2030 r. do bazowej lub kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej może złożyć wniosek, o którym mowa w art. 66j ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w terminie do dnia 10 stycznia 2030 r.
2. W przypadku, o którym mowa ust. 1, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego przyznaje zwolnienie, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE (Dz. Urz. UE L 234 z 22.09.2023, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2023/1804”, od dnia 1 stycznia 2030 r.</td></tr>
<tr><td>Art. 12 ust. 4</td><td>4. Najpóźniej od dnia 1 stycznia 2030 r. państwa członkowskie wprowadzają środki niezbędne do zapewnienia, aby energia elektryczna dostarczana zgodnie z ust. 1 pochodziła z sieci elektroenergetycznej lub była wytwarzana na miejscu bez udziału paliw kopalnych.</td><td>T</td><td>Art. 1 pkt 3 lit. b projektu
(projektowany art. 68 ust. 7 ustawy – Prawo lotnicze)</td><td>3) w art. 68 dodaje się ust. 6–8 w brzmieniu:
(…)
7. Zarządzający lotniskiem będącym portem lotniczym należącym do bazowej lub kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej zapewnia, aby energia elektryczna dostarczana zgodnie z art. 12 ust. 1 rozporządzenia nr 2023/1804 pochodziła z sieci elektroenergetycznej lub była wytwarzana na miejscu bez udziału paliw kopalnych, zgodnie z art. 12 ust. 4 rozporządzenia nr 2023/1804.
(…)</td></tr>
</table>

			Art. 1 pkt 4 i 5 projektu (projektowany art. 209up i art. 209w ustawy – Prawo lotnicze)	4) po art. 209uo dodaje się art. 209up i art. 209uq w brzmieniu: Art. 209up. Zarządzający lotniskiem objętym rozporządzeniem nr 2023/1804, który narusza obowiązki określone w art. 68 ust. 6 lub 7, podlega karze pieniężnej w wysokości 10 000 zł za każde stanowisko niespełniające wymogów, o których mowa w tych przepisach. (…); 5) w art. 209w ust. 1 otrzymuje brzmienie: 1. Kary pieniężne, o których mowa w art. 209a–209un, art. 209uo ust. 1, 4–7 i 9, art. 209up oraz art. 209uq, nakłada Prezes Urzędu w drodze decyzji administracyjnej.
			Art. 3 ust. 1 projektu	1. Przepisy: 1) art. 21 ust. 2 pkt 32 lit. a, art. 68 ust. 6 oraz art. 209up w zakresie dotyczącym zapewnienia zasilania samolotów energią elektryczną podczas postoju na stanowiskach oddalonych samolotów wykorzystywanych w operacjach, o których mowa w art. 12 ust. 1 rozporządzenia nr 2023/1804, oraz w zakresie zapewnienia, aby energia elektryczna dostarczana zgodnie z art. 12 ust. 1 rozporządzenia nr 2023/1804 pochodziła z sieci elektroenergetycznej lub była wytwarzana na miejscu bez udziału paliw kopalnych, 2) art. 68 ust. 7 – ustawy zmienianej w art. 1 stosuje się od dnia 1 stycznia 2030 r.
Rozporządzenie (UE) 2024/1679				
Art. 34 ust. 1 akapit pierwszy lit. g	1. Państwa członkowskie zapewniają, aby: (…) g) porty lotnicze sieci bazowej i sieci kompleksowej, w których całkowita roczna wielkość ruchu pasażerskiego wynosi ponad 4 mln pasażerów, zapewniały infrastrukturę dostarczania wstępnie klimatyzowanego powietrza do statków powietrznych podczas postoju na stanowiskach kontaktowych statku powietrznego używanego do komercyjnych operacji transportowych – najpóźniej do dnia 31 grudnia 2030 r. w przypadku portów lotniczych należących do sieci bazowej i najpóźniej do dnia 31 grudnia 2040 r. w przypadku portów lotniczych należących do sieci kompleksowej.	**T**	Art. 1 pkt 3 lit. b projektu (projektowany art. 68 ust. 8 ustawy – Prawo lotnicze)	3) w art. 68 dodaje się ust. 6–8 w brzmieniu: (…) 8. Zarządzający lotniskiem będącym portem lotniczym należącym do bazowej lub kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej, którego całkowita roczna wielkość ruchu pasażerskiego wynosi ponad 4 mln pasażerów, zapewnia infrastrukturę, o której mowa w art. 34 ust. 1 akapit pierwszy lit. g rozporządzenia nr 2024/1679.
			Art. 1 pkt 4 i 5 projektu (projektowany art. 209uq i art. 209w ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze)	4) po art. 209uo dodaje się art. 209up i art. 209uq w brzmieniu: (…). Art. 209uq. Zarządzający lotniskiem objętym rozporządzeniem nr 2024/1679, który narusza obowiązek kreślony w art. 68 ust. 8, podlega karze pieniężnej w wysokości 10 000 zł za każde stanowisko niespełniające wymogów, o których mowa w tym przepisie.

				Art. 209w ust. 1 otrzymuje brzmienie: 1. Kary pieniężne, o których mowa w art. 209a–209un, art. 209uo ust. 1, 4–7 i 9, art. 209up oraz art. 209uq, nakłada Prezes Urzędu w drodze decyzji administracyjnej.
			Art. 3 ust. 2 i 3 projektu	2. Przepisy art. 21 ust. 2 pkt 32 lit. b, art. 68 ust. 8 oraz art. 209uq ustawy zmienianej w art. 1 w zakresie dotyczącym portu lotniczego należącego do bazowej transeuropejskiej sieci transportowej stosuje się od dnia 1 stycznia 2031 r. 3. Przepisy art. 21 ust. 2 pkt 32 lit. b, art. 68 ust. 8 oraz art. 209uq ustawy zmienianej w art. 1 w zakresie dotyczącym portu lotniczego należącego do kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej stosuje się od dnia 1 stycznia 2041 r.

Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE.950.500.2025 / 7
MJ
Warszawa, /elektroniczny znacznik czasu/
Dot.: RM-0610-193-26

Pani Joanna Knapińska
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia
o zgodności z prawem Unii Europejskiej *projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo Lotnicze*, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowna Pani Minister,

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z wyrazami szacunku

z up. Ignacy Niemczycki
Sekretarz Stanu

Do wiadomości:
Pan Dariusz Klimczak
Minister Infrastruktury

Tel.: +48 22 523 8788
iniemczycki.sekretariat@msz.gov.pl
www.gov.pl/dyplomacja

Al. J. Ch. Szucha 23
00-580 Warszawa