

Uwagi do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (UD117)

Lp.	Podmiot zgłaszający uwagę	Jednostka redakcyjna	Treść uwagi / uzasadnienie / propozycja brzmienia przepisu
1.	ORLEN S.A.	Uwaga ogólna – zwiększenie wymagań w zakresie nadzoru administracji lotnictwa cywilnego nad zapewnieniem bezpieczeństwa zaopatrzenia lotnisk, przewoźników lotniczych i użytkowników samolotów w paliwa lotnicze nad procesem planowania, budowy, modernizacji, certyfikacji, rejestracji oraz zarządzania/eksploatacji lotniskiem	<p>Spółka – jako największy dostawca paliw lotniczych na lotniska i lądowiska oraz usług ich tankowania w kraju, zwraca uwagę na identyfikowane na etapie planowania, budowy, modernizacji oraz certyfikacji i rejestracji lotniska jak i zarządzania/eksploatacji lotniskiem cywilnym lub też funkcjonowania lądowiska istotne dla bezpieczeństwa zaopatrzenia lotnisk/lądowisk (przewoźników lotniczych i użytkowników samolotów) w paliwa lotnicze luki regulacyjne min. niezbędne do ograniczenia szarej strefy w obrocie tymi paliwami.</p> <p>Na poziomie nadzoru nad procesem planowania, budowy, modernizacji, certyfikacji, rejestracji oraz zarządzania/eksploatacji lotniska:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- brak jest jednoznacznego wskazania w wymaganiach wniosku na założenie lotniska użytku publicznego, określenia w planie zagospodarowania lotniska lub w planie generalnym kwestii dotyczących systemu zaopatrzenia samolotów w paliwo lotnicze – planowanej lub istniejącej infrastruktury magazynowej (bazy paliw) i sposobu tankowania samolotów.</li> </ul> <p>Zakładający lotnisko lub zarządzający lotniskiem powinien zostać zobowiązany do wskazania przewidywanych rozwiązań dotyczących budowy na terenie lotniska bazy paliw wraz z infrastrukturą towarzyszącą (ilość i pojemność zbiorników, modułów przeładunkowych do rozładowywania paliwa i przeładunku na cysterny lotniskowe lub stosowania systemów hydrantowych), dróg dojazdowych.</p> <p>Tym samym zasadne jest wprowadzenie do wniosku o zezwolenie na założenie lotniska lub zarządzanie lotniskiem nowych wymaganych informacji, tj.: (i) opisu zasad zapewniania dostaw paliw lotniczych na terenie lotniska, w tym wskazania infrastruktury lotniska, z której statki powietrzne będą zaopatrywane w paliwa lotnicze, (ii) firm koncesjonowanych podmiotów, które będą operować na terenie lotniska w zakresie dostaw paliw lotniczych, oraz (iii) możliwości dopuszczenia konsultacji ww. wniosku z Prezesem URE w zakresie jego komponentu paliwowego.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- W przypadku braku planu budowy bazy paliw na terenie lotniska i dopuszczenia realizacji dostaw z baz paliw położonych poza lotniskiem brak jest przepisów regulujących obowiązek opracowania wymagań technicznych i kontrolnych dla możliwości tankowania statków powietrznych bezpośrednio z autocystern do tych środków transportu oraz wyznaczania miejsc w portach lotniczych, w których, może zostać przeprowadzona operacja przeładunku paliwa z autocystern na cysterny lotniskowe.</li> </ul> <p>Mając na uwadze, że obecnie taki przeładunek następuje na większości lotnisk w Polsce, choć taka możliwość nie wynika wprost z przepisów prawa, mając na uwadze względy bezpieczeństwa zasadne jest</p>

		<p>wprowadzenie obowiązku określenia miejsc przeładunku na terenie lotniska paliwa z autocystern dostarczających paliwo z zewnętrznych baz paliw do cystern lotniskowych oraz przyznanie upoważnienia ustawowego do określenia wymagań technicznych dla takich operacji.</p> <p>- brak jednoznacznego obowiązku kontroli przez Prezesa ULC lub zarządcy lotniska weryfikacji posiadania koncesji przez podmioty realizujące operacje na paliwach lotniczych jako warunku dopuszczenia tych podmiotów na teren lotniska czy też poświadczeń spełniania przez wykorzystywaną w tym celu infrastrukturę wymagań technicznych lub zgłoszenia jej Prezesowi URE.</p> <p>W celu zapewnienia bezpieczeństwa procesu zaopatrywania lotniska i przewoźników w paliwo przez cały okres obowiązywania umów na dostawy paliw (produkt, logistyka) z podmiotami oferującymi takie dostawy celowe jest:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• wprowadzenie przez zarządzającego lotniskiem cywilnym obowiązku kontrolowania statusu posiadania koncesji przez podmioty realizujące operacje na paliwach lotniczych jako warunku dopuszczenia tych podmiotów na teren lotniska;</li><li>• zobowiązanie zarządzających lotniskami, aby infrastruktura paliw ciekłych eksploatowana na terenie lotniska, była zgłaszana do właściwego rejestru prowadzonego przez Prezesa URE;</li><li>• zobowiązanie zarządzających lotniskami do zawiadamiania Prezesa URE o wszelkich nieprawidłowościach w zakresie operacji paliwowych na terenie lotnisk cywilnych;</li><li>• wprowadzenie obowiązku prowadzenia przez zarządzających lotniskami publicznego wykazu podmiotów prowadzących operacje na paliwach lotniczych na terenie danego lotniska;</li><li>• wprowadzenie obowiązku dołączenia do wniosku o wydanie certyfikatu lub zezwolenia na wykonywanie obsługi naziemnej, koncesji na wytwarzanie paliw ciekłych, koncesji na obrót paliwami ciekłymi (w tym z zagranicą) lub koncesji na magazynowanie i przeładunek paliw ciekłych, jeżeli są wymagane wskutek łączenia przez wnioskodawcę działalności obsługi naziemnej z logistyką i obrotem/sprzedazą paliwami;</li><li>• usankcjonowanie obowiązku konsultacji z Prezesem URE wniosków, o których mowa powyżej, w zakresie opinii o dotychczasowej działalności na rynku paliw lotniczych oraz z Szefem KAS w zakresie wypełniania zobowiązań podatkowych;</li><li>• określenie obowiązku wskazania infrastruktury paliw ciekłych wykorzystywanej do tej działalności przez podmioty wykonujące paliwową obsługę naziemną;</li><li>• rezygnacja w procesie rejestracji lotniska z oświadczeń wnioskodawcy, na rzecz wprowadzenia obowiązku przedstawienia formalnych dokumentów potwierdzających, że lotniskowa infrastruktura paliwowa spełnia właściwe wymagania prawne.</li></ul>
--	--	---

2.	ORLEN S.A.	<p>Uwaga ogólna – zwiększenie wymagań w zakresie nadzoru administracji gospodarki paliwami nad zapewnieniem bezpieczeństwa zaopatrzenia lotnisk, przewoźników lotniczych i użytkowników samolotów w paliwa lotnicze nad procesem planowania, budowy, modernizacji, certyfikacji, rejestracji oraz zarządzania/eksploatacji lotniskiem</p>	<p>Spółka – jako największy dostawca paliw lotniczych na lotniska i lądowiska oraz usług ich tankowania w kraju, zwraca uwagę na identyfikowane na etapie planowania, budowy, modernizacji oraz certyfikacji i rejestracji lotniska jak i zarządzania/eksploatacji lotniskiem cywilnym lub też funkcjonowania lądowiska istotne dla bezpieczeństwa zaopatrzenia lotnisk/lądowisk (przewoźników lotniczych i użytkowników samolotów) w paliwa lotnicze luki regulacyjne min. niezbędne do ograniczenia szarej strefy w obrocie tymi paliwami.</p> <p>W zakresie nadzoru sprawowanego przez Prezesa URE na podstawie ustawy Prawo Energetyczne nad dystrybucją paliw lotniczych luki regulacyjne wpływające na bezpieczeństwo zaopatrzenia lotnisk i przewoźników w paliwa (infrastruktura paliw ciekłych, która nie spełnia wymagań technicznych, wymagań z zakresu bezpieczeństwa ludzi oraz środowiska naturalnego oraz niespełnianie wymagań jakościowych) obejmują:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• brak możliwości identyfikacji wszystkich dostawców paliw lotniczych na lotniskach i lądowiskach – we wniosku o wydanie koncesji nie ma wymogu podawania informacji, że obrót/sprzedaż paliw lotniczych będzie odbywała się na lotniskach lub lądowiskach;</li> <li>• brak możliwości identyfikacji miejsc dostaw ww. kategorii paliw przez poszczególne podmioty, tj. lotnisk i lądowisk na których prowadzą działalność handlową;</li> <li>• brak możliwości sprawowania skutecznej kontroli Prezesa URE nad obrotem/sprzedażą paliwami lotniczymi na terenie lotnisk i lądowisk m.in. z uwagi na status prawny obiektów infrastruktury lotniczej oraz brak określenia wymagań technicznych i kontrolnych dla przeładunku paliw z autocystern do cystern lotniskowych oraz bezpośredniego tankowania z takich cystern statków powietrznych;</li> <li>• brak wystarczających instrumentów służących do analizy ilości i rodzajów paliw lotniczych dostarczanych do lotnisk i lądowisk.</li> </ul> <p>Wzmocnienie nadzoru Prezesa URE nad przedsiębiorstwami energetycznymi działającymi na rynku paliw lotniczych oraz poprawa jego transparentności wymaga w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ustanowienia obowiązku wskazywania we wniosku o koncesję na wytwarzanie, obrót lub obrót z zagranicą paliwami informacji o zamiarze sprzedaży i warunkach dostaw paliw lotniczych oraz wskazania we wniosku lotnisk i lądowisk na terenie których realizowane będą dostawy;</li> <li>• wprowadzenia jako elementu koncesji na wytwarzanie, obrót lub obrót z zagranicą paliwami lotniczymi, informacji o prowadzeniu takiej działalności oraz wskazania lotnisk i lądowisk, na terenie których działalność może być prowadzona;</li> <li>• zobowiązania Prezesa URE do publikacji w oparciu wydane koncesje wykazu przedsiębiorstw energetycznych będących dostawcami paliw ciekłych do statków powietrznych - utworzenie jednego centralnego i publicznie dostępnego wykazu dostawców tych paliw oraz miejsc realizacji dostaw;</li> </ul>
----	------------	---	---

			<ul style="list-style-type: none"> <li>• objęcia nadzorem Prezesa URE stacji zakładowych, czyli infrastruktury paliwowej przeznaczonej do tankowania paliw ciekłych na użytek własny (np. stacje zakładowe na lotniskach użytku publicznego i lądowiskach);</li> <li>• dołączenia Prezesa ULC do katalogu organów uprawnionych do weryfikacji posiadania ważnej koncesji paliwowej przez podmioty realizujące dostawy paliw na dane lotnisko lub lądowisko, w ramach kontroli prowadzonych w zakresie właściwości Prezesa ULC;</li> <li>• określenia ogólnych warunków przeprowadzania operacji przeładunku paliw ze środka transportu paliw ciekłych do cysterny lotniskowej oraz zakresu szkoleń, mając na względzie bezpieczeństwo i zdrowie ludzi oraz ochronę środowiska.</li> </ul> <p>Identyfikowane braki regulacyjne oraz propozycje rozwiązań ww. zakresie, a dotyczące uprawnień i obowiązków Prezesa URE były przedmiotem prac legislacyjnych w ramach różnych pakietów regulacyjnych i na różnych etapach prac były przedmiotem konsultacji i uzgodnień z resortami właściwymi w zakresie energii, administracji skarbowej, infrastruktury oraz Urzędem Regulacji Energetyki. Jednak dla ich skuteczności wymagają również, aby określone obowiązki w zakresie tworzenia infrastruktury paliwowej na lotniskach istniały po stronie organów i podmiotów sprawujących nadzór nad infrastrukturą lotniczą.</p>
--	--	--	---

Dyrektor  
**Biuro** Regulacji Produktów Naftowych  
*Margareta A.*  
**Aleksandra Karpińska**