**UZASADNIENIE**

**I. Cel wydania rozporządzenia**

Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 191 ust. 23 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2019 r. poz. 1580, z pózn. zm.), zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”, na podstawie którego minister właściwy do spraw transportu został obowiązany do określenia w drodze rozporządzenia procedury konkursowej podziału ograniczonych praw przewozowych, która zawiera:

1. zakres informacji o wpłynięciu wniosku o wydanie upoważnienia podlegającej ogłoszeniu oraz sposób jej ogłaszania,
2. sposób przeprowadzania procedury konkursowej,
3. zakres dodatkowych informacji, jakie powinien zawierać uzupełniony wniosek o wydanie upoważnienia, oraz dokumenty, jakie powinny być dołączone do tego wniosku w celu przeprowadzenia procedury konkursowej.

Projekt rozporządzenia zastąpi aktualnie obowiązujące rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 27 grudnia 2012 r. w sprawie procedury konkursowej określającej szczegółowe warunki dystrybucji ograniczonych praw przewozowych (Dz. U. z 2018 r. poz. 2343), zwane dalej „rozporządzeniem MTBiGM”. Wydanie nowego rozporządzenia jest konieczne w związku z nowelizacją przepisu upoważniającego do jego wydania dokonaną ustawą z dnia 14 grudnia 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. 235) i jest efektem zmiany przepisów ustawy – Prawo lotnicze w zakresie przyznawania ograniczonych praw przewozowych.

Projekt rozporządzenia umożliwia wykonanie przepisów rozporządzenia (WE) nr 847/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie negocjacji i wykonania umów dotyczących usług lotniczych między Państwami Członkowskimi a państwami trzecimi (Dz. Urz. UE L 157 z 30.04.2004, str. 7; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 7, t. 8, str. 193), zwanego dalej „rozporządzeniem (WE) nr 847/2004”.

Zgodnie z art. 5 rozporządzenia (WE) nr 847/2004, jeżeli państwo członkowskie UE zawiera umowę lub wprowadza zmiany do umowy lub jej załączników, które przewidują ograniczenia w korzystaniu z praw przewozowych lub w liczbie wspólnotowych przewoźników lotniczych, kwalifikujących się, by być wyznaczonymi do korzystania z praw przewozowych, dane państwo członkowskie zapewnia podział praw przewozowych między kwalifikującymi się wspólnotowymi przewoźnikami lotniczymi, na podstawie niedyskryminującej i przejrzystej procedury. Następnie, zgodnie z art. 6 ww. rozporządzenia, państwo członkowskie UE bezzwłocznie informuje Komisję Europejską (KE) w sprawie procedur. KE zapewnia, aby procedury te zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym UE w ciągu 8 tygodni od ich otrzymania. Wszelkie nowe procedury i zmiany do nich są zgłaszane KE najpóźniej 8 tygodni przed ich wejściem w życie, aby KE mogła zapewnić ich publikację w Dzienniku Urzędowym UE w tym okresie.

Zaproponowane regulacje są efektem zmiany systemowej sposobu dystrybucji ograniczonych praw przewozowych wynikającej ze zmienionych przepisów ustawy – Prawo lotnicze. Ponadto z uwagi na przeniesienie do ustawy części przepisów z obowiązującego rozporządzenia MTBiGM, np. w zakresie wskazania kryteriów podziału ograniczonych praw przewozowych oraz niektórych kwestii dotyczących procedury, a tym samym z uwagi na zmiany zakresu upoważnienia ustawowego konieczne jest wydanie nowego rozporządzenia. Należy jednocześnie podkreślić, że obecnie obowiązujący system w dotychczasowej praktyce przeprowadzania konkursów okazał się być zbyt skomplikowany, a obowiązujące przepisy stwarzają wiele problemów interpretacyjnych. Przykładem są kwestie proceduralne związane z niejednoznacznością przepisów w zakresie możliwości uzupełniania wniosku, czy też określania stron postępowania w procedurze konkursowej.

**II. Zakres regulacji**

W § 1 projektowanego rozporządzenia został określony jego przedmiot.

W § 2 projektu rozporządzenia wskazano sposób publikacji w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego informacji o wpłynięciu wniosku oraz elementy tej informacji. Uzasadnieniem tej regulacji jest konieczność powiadomienia innych zainteresowanych przewoźników lotniczych o wpłynięciu wniosku inicjującego postępowanie, w którym przyznawane będą ograniczone prawa przewozowe i wskazanie możliwości składania wniosków o wydanie upoważnień tak, aby zapewnić przejrzyste, obiektywne i transparentne procedury podziału ograniczonych praw przewozowych. Zgodnie z wytycznymi KE dotyczącymi podziału ograniczonych praw przewozowych (Information Note z 12.03.2015 r.) wskazane cechy powinny charakteryzować każdą procedurę dystrybucji ograniczonych praw przewozowych opracowywaną przez państwa członkowskie UE.

W § 3 projektu wskazano elementy wniosku o wydanie upoważnienia w przypadku wystąpienia ograniczonych praw przewozowych oraz wymagane dokumenty. Informacje oraz dokumenty zawarte we wniosku będą stanowić podstawę do oceny spełniania przez przewoźników kryteriów podziału ograniczonych praw przewozowych, o których mowa w art. 191 ust. 17 ustawy – Prawo lotnicze.

W § 4 projektu wskazano, w jakim terminie przewoźnik inicjujący postępowanie uzupełnia wniosek i dokumenty, zgodnie z ich wykazem określonym w § 3 projektu. Przewoźnik ten składając wniosek może nie wiedzieć, że trasy lub obszary o które wnioskuje, objęte są ograniczonymi prawami przewozowymi. Dlatego też musi mieć możliwość uzupełnienia swojego pierwotnie złożonego wniosku.

W § 5 zawarto uregulowania dotyczące sposobu przeprowadzania procedury, w tym konsekwencje złożenia wniosku po terminie albo dokonywania zmian we wniosku po upływie terminu 30 dni od dnia publikacji informacji, o której mowa w art. 191 ust. 18 ustawy – Prawo lotnicze. Postanowienia te mają zapewnić, w uporządkowany i jednoznaczny sposób, uczestnictwo przewoźników lotniczych w postępowaniu oraz wykluczyć możliwości ewentualnych nadużyć proceduralnych, które mogłyby wpływać na przejrzystość postępowania, zasady konkurencyjności oraz na szybkość wydania decyzji w przedmiotowej sprawie. Przepisy przewidują również konieczność wezwania do usunięcia braków formalnych wniosku w przypadku ich zidentyfikowania.

W § 6 wskazano sposób postępowania w sytuacji, gdy o wydanie upoważnienia obejmującego ograniczone prawa przewozowe ubiega się tylko jeden przewoźnik lotniczy.

W § 7 projektu przewidziano dla wnioskującego możliwość złożenia zastrzeżenia, iż wskazane przez niego informacje stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa. W powyższym przypadku informacje lub dokumenty nie będą mogły być udostępniane podmiotom występującym o dostęp do nich lub pozostałym stronom postępowania administracyjnego. Przepis ten zaproponowano z uwagi na fakt, iż stronami postępowania w zmienionej procedurze będą wszyscy przewoźnicy, którzy złożyli wnioski o wydanie upoważnienia i jako strony postępowania mają możliwość, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 256, z późn. zm.), wglądu do akt sprawy na każdym etapie postępowania. Nie jest również celowe umożliwienie uzyskiwania dostępu do informacji lub dokumentów, prawnie chronionych podmiotom, które wystąpiłyby z takim żądaniem.

W § 8 projektu wskazano delegację do powołania przez Prezesa Urzędu Zespołu do spraw oceny wniosków pod kątem spełniania przez przewoźnika kryteriów wskazanych w art. 191 ust. 17 ustawy. W ocenie projektodawcy zachodzi konieczność powołania zespołu ze względu na wagę decyzji, jaką jest podział ograniczonych praw przewozowych. Określono skład zespołu oraz tryb jego działania.

W § 9 projektu, w celu uniknięcia ewentualnych problemów interpretacyjnych związanych ze stosowaniem przepisów rozporządzenia, wskazano, że w sprawach nieuregulowanych rozporządzeniem stosuje się przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego.

Regulacje § 10 stanowią przepisy przejściowe, z których wynika, iż do procedur konkursowych wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie projektowanego rozporządzenia, stosuje się przepisy tego rozporządzenia. Ponadto dokumenty oraz informacje złożone w procedurach konkursowych w trybie przepisów dotychczasowych, podlegają uzupełnieniu w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie projektowanego rozporządzenia, pod rygorem nieuwzględnienia wniosku w procedurze konkursowej. Jest to termin wystarczający do uzupełnienia dokumentów. Taki sam termin mają przewoźnicy lotniczy inicjujący procedurę konkursową (30 dni od dnia publikacji informacji) i obowiązani do uzupełnienia dokumentów i informacji.

Zgodnie z § 11 projektu, rozporządzenie 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).

**III. Informacje związane z procedowaniem projektu**

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

Stosowanie do postanowień § 52 ust. 1 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), projekt został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Wszelkie nowe procedury i zmiany do nich są zgłaszane Komisji Europejskiej najpóźniej 8 tygodni przed ich wejściem w życie, aby Komisja Europejska mogła zapewnić ich publikację w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w tym okresie. W związku z powyższym niezbędne będzie przekazanie Komisji Europejskiej nowej procedury celem publikacji w Dzienniku Urzędowym UE.