UZASADNIENIE

I. Wyjaśnienie potrzeby i celu wydania rozporządzenia

Rozporządzenie stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 30 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2019 r. poz. 1580, z późn. zm. ), zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”, zobowiązującego ministra właściwego do spraw transportu do określenia szczegółowych warunków i sposobu wykonywania kontroli, stosowanych przy tym dokumentów i ich wzorów oraz sposobu planowania kontroli, w tym opracowania planu kontroli.

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

Z uwagi na przepisy rozdziału 5 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. ‒ Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2019 r. poz. 1292, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą – Prawo przedsiębiorców”, znowelizowane przepisy ustawy – z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, w zakresie kontroli (art. 27‒30) oraz zmianę upoważnienia do wydania przedmiotowego rozporządzenia zaistniała konieczność opracowania nowego aktu prawnego, który zastąpi aktualnie obowiązujące rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2003 r. w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego (Dz. U. poz. 1640, z późn. zm.). Nowe rozporządzenie zostało opracowane z uwzględnieniem doświadczeń zebranych w trakcie kilkunastoletniego stosowania obecnych przepisów oraz zmian wprowadzonych w ww. aktach prawnych.

III. Wskazanie różnic między dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

Poprzednio zagadnienia związane z kontrolą przestrzegania przepisów lotnictwa cywilnego były uregulowane w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2003 r. w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego.

Niniejsze rozporządzenie uwzględnia zmiany w zakresie kontroli działalności gospodarczej przedsiębiorcy wprowadzone ustawą z dnia 6 marca 2018 r. ‒ Prawo przedsiębiorców w rozdziale 5 (art. 45–65).

Do najważniejszych różnic pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym należy zaliczyć:

1) wyodrębnienie podziału na kontrolę planowaną i nieplanowaną oraz zapowiedzianą i niezapowiedzianą zamiast podziału na kontrolę okresową i doraźną;

2) rezygnację ze wzoru protokołu kontroli na rzecz uwzględnienia w treści rozporządzenia obligatoryjnych elementów, z których składa się ten protokół, pozostawiając przy tym katalog otwarty;

3) zmianę wzoru legitymacji służbowej oraz terminu, na jaki zostaje ona wydana (poprzednie rozporządzenie określało wzór legitymacji służbowej pracownika Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) w postaci książeczkowej ze sztywnymi okładkami ważnej na rok, z możliwością przedłużenia ważności na kolejne lata, natomiast projektowane rozporządzenie zmienia format legitymacji pracownika ULC na formę plastikowej karty); co istotne, nie ma potrzeby, aby legitymacja pracownika ULC stanowiła zabezpieczony zgodnie z przepisami prawa dokument publiczny, bowiem nie było przypadków fałszowania tego dokumentu, a ponadto sama legitymacja nie upoważnia do kontroli – niezbędne jest także posiadanie upoważnienia;

4) rezygnację z dwóch protokołów kontroli (protokół kontroli okresowej i protokół kontroli doraźnej) na rzecz jednego protokołu kontroli;

5) zamiast protokołu kontroli – wyodrębnienie dokumentu potwierdzenia przeprowadzenia inspekcji w przypadku kontroli statków powietrznych pod kątem zdatności do lotu;

6) zamiast protokołu kontroli – wyodrębnienie dokumentu Proof of Ramp Inspection w przypadku inspekcji na płycie (SAFA, SACA, SANA);

7) wprowadzenie wyraźnego rozróżnienia w pojęciu niezgodności w przypadku kontroli prowadzonych na podstawie przepisów krajowych a dotyczących różnych obszarów;

8) rezygnację ze wzoru decyzji o zakresie naruszenia przepisów i decyzji oraz terminie usunięcia nieprawidłowości;

9) rezygnację ze wzoru decyzji o zwolnieniu statku powietrznego z zabezpieczenia;

10) uregulowanie kwestii dotyczących planu kontroli;

11) rezygnację z przepisów dotyczących programu kontroli.

IV. Zakres regulacji

Rozporządzenie porządkuje terminologię, zarówno pod względem systemowym jak i w celu zapewnienia zgodności z prawem międzynarodowym i unijnym.

W § 2 w ust. 1 wprowadzono przepis wskazujący m.in. co należy rozumieć pod pojęciem „kontroli”, pozostawiając jednocześnie katalog otwarty, podając przykładowo: kontrolę, audyt, inspekcję, test, praktyczną weryfikację spełnienia wymagań, przegląd, ocenę. Intencją projektodawcy było ogólne wskazanie możliwych rodzajów kontroli, np. w kontekście ogólnie wskazanego testu w przypadku ochrony lotnictwa cywilnego będzie to również test ochrony, a w obszarze lotnisk będzie to również test praktyczny. Nie sposób bowiem wymienić wyczerpująco wszystkich rodzajów testów czy kontroli przewidzianych w szczególności przepisami prawa UE.

W § 2 ust. 2 wyjaśniono pojęcie niezgodności, uwzględniając pierwszeństwo stosowania nomenklatury zdefiniowanej w prawie międzynarodowym i unijnym (§ 2 ust. 2 pkt 1 lit. a). Przepis dotyczący terminu niezgodności oparto bezpośrednio na przepisach Unii Europejskiej – poprzez stosowne odwołania.

W kontekście niezgodności stwierdzanych podczas kontroli prowadzonych w oparciu o przepisy krajowe wyodrębniono te, które stwierdza się podczas kontroli na płycie (§ 2 ust. 2 pkt 1 lit. c i d) oraz pozostałych kontroli (§ 2 ust. 2 pkt 1 lit. b).

Przepis § 3 przesądza o tym, że przepisy rozporządzenia znajdują zastosowanie także do tych kontroli, które w imieniu Prezesa Urzędu będą prowadzone przez podmiot upoważniony, o którym mowa w art. 22 ust. 3 ustawy – Prawo lotnicze.

W § 4 zostało wskazane, że do kontroli sprawdzających lotnisk, o których mowa w art. 59a ust. 4 ustawy – Prawo lotnicze, nie stosuje się przepisów niniejszego rozporządzenia, lecz że podlegają one przepisom rozporządzenia wydanego na podstawie art. 59a ust. 7 ustawy – Prawo lotnicze. W rozporządzeniu tym określone zostały nie tylko wymagania techniczne i organizacyjne w stosunku do lotnisk użytku wyłącznego, ale i sposób oraz tryb przeprowadzania kontroli sprawdzającej, w szczególności w zakresie zapewnienia sprawności jej przeprowadzenia.

W przypadku kontroli z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego przepisy rozporządzenia stosuje się, o ile przepisy art. 29b ustawy – Prawo lotnicze nie stanowią inaczej (§ 5). Kontrole z zakresu ochrony lotnictwa są bardzo specyficzne i mają pewne unormowania już na poziomie ustawy. Rozporządzenie nie może i nie narusza tych postanowień, żeby jednak nie pozostawiać wątpliwości w tym zakresie przyjęto przepis § 5.

W § 6 przesądzono także, że przepisy rozporządzenia mają także zastosowanie do kontroli na płycie statków powietrznych operatorów polskich i ich załóg oraz statków powietrznych operatorów obcych i ich załóg, prowadzonych w obszarze niezastrzeżonym dla kompetencji EASA, czyli prowadzonych na podstawie przepisów krajowych. Dotychczas w praktyce powstawały wątpliwości na tym tle.

W § 7 uregulowano przepisy zawierające informację, iż po przeprowadzeniu kontroli utrzymania przez statek powietrzny zdatności do lotu, o której mowa w § 2 ust. 2 pkt 1 lit. a tiret 7 oraz lit. d, prowadzonej w formie inspekcji na płycie (RAMP Inspection), sporządza się potwierdzenie wraz z niezbędnymi elementami potwierdzającymi przeprowadzenie kontroli. Przyjęto także, że do kontroli podmiotów niebędących przedsiębiorcami (np. stowarzyszeń) co do zasady stosuje się przepisy rozporządzenia o kontroli, chyba że przepisy unijne pewne kwestie już uregulowały (§ 8 ust. 1). W zakresie zaś nieuregulowanym zastosowane zostaną przepisy ustawy – Prawo przedsiębiorców (§ 8 ust. 2).

Przepis § 9 nie jest novum. Zawiera katalog osób lub podmiotów, które mogą być upoważnione do przeprowadzania kontroli.

Przepis § 10 ust. 1 odnoszący się do zespołu kontrolującego został uzupełniony o możliwość prowadzenia kontroli przez pojedynczego upoważnionego. Zwłaszcza może to być uzasadnione przy kontrolowania systemów bezzałogowych statków powietrznych.

W celu doprowadzenia do zgodności tekstu rozporządzenia z art. 27 ust. 2a ustawy – Prawo lotnicze, w § 10 ust. 2 doprecyzowano, że kontrola może być planowana i nieplanowana oraz zapowiedziana i niezapowiedziana. Ta ostatnia może mieć charakter interwencyjny, np. będący reakcją na złożone zawiadomienie lub na informację powziętą w inny sposób. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwany dalej „Prezesem Urzędu”, w ramach kontroli przestrzegania przepisów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przeprowadza testy ochrony, które są niezapowiedziane ale uprzednio zaplanowane w ULC. Co do zasady nie są one wykonywane ad hoc i nie mają charakteru interwencyjnego. Z kolei inspekcje w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego są niezapowiedziane, ale mogą mieć charakter interwencyjny. W przypadku przedsiębiorców kontrola niezapowiedziana może mieć miejsce tylko gdy chodzi o objęte kontrolą przemieszczające się statki powietrzne, osoby z nich korzystające oraz towary nimi przewożone. Wynika to z art. 62 ust. 1 pkt 2 lit. c ustawy – Prawo przedsiębiorców (tzw. przepis wyłączeniowy). Natomiast w przypadku podmiotów niebędących przedsiębiorcami kontrola niezapowiedziana może ich dotyczyć w każdym przypadku. Ponieważ kontrole niezapowiedziane dotyczą z reguły statków powietrznych, które w danej chwili wykonują operacje lotnicze, nie jest możliwe sporządzenie upoważnienia zgodnie z przepisami ustawy – Prawo przedsiębiorców stąd wyłączenie art. 49 ustawy – Prawo przedsiębiorców w odniesieniu do kontroli statków powietrznych przemieszczających się, dokonane w art. 62 ust. 1 pkt 2 lit. c ustawy – Prawo przedsiębiorców, pozostaje oczywiście uzasadnione. W takiej jednak sytuacji trzeba przyjąć upoważnienie w formie uproszczonej, adekwatnej do sytuacji. W rozporządzeniu uregulowano zatem wzory upoważnień do dokonywania kontroli niezapowiedzianych tak, aby miały one formę ustandaryzowaną (§ 12). W § 11 wprowadzono przepisy odnoszące się do planu kontroli w celu określenia podstawy do wykonywania kontroli zaplanowanych. W tym przepisie uregulowano również kwestię rocznego planu kontroli stanowiącego realizację cyklu planowanych działań nadzorczych. Ten plan jest sporządzany i zatwierdzany przez Prezesa Urzędu w terminie do dnia 31 stycznia każdego roku, którego ten plan dotyczy (ust. 1). Wyjątkiem od powyższego jest ramowy roczny harmonogram kontroli zgodności w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego opracowywany na podstawie Krajowego Programu Kontroli Jakości ustalonego w przepisach wydanych na podstawie art. 189 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze, do którego nie ma zastosowania powyższy przepis (ust. 2).

Przepis ten określa minimalny zakres planu (ust. 3). W zależności od obszaru, wobec którego plan jest sporządzany, plan ten może zawierać dodatkowe elementy, indywidualne dla tego obszaru.

W niektórych przypadkach przepisy prawa Unii Europejskiej przewidują konieczność opracowania dla każdego podmiotu (a więc indywidualnie) programu nadzoru z uwzględnieniem specyfiki organizacji, złożoności prowadzonej przez nią działalności, wyników wcześniejszych działań certyfikacyjnych lub nadzorczych wymaganych przepisami prawa oraz w oparciu o ocenę ryzyka związanego z działalnością danej organizacji i tak dla podmiotów certyfikowanych jest to pkt ARO. GEN. 305 lit. b załącznika II do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 296 z 25.10.2012, str. 1, z późn. zm.); dla organizacji odpowiedzialnych za zapewnienie ciągłej zdatności do lotu z pkt CAMO.B.305 lit. a i b załącznika II do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. UE L 362 z 17.12.2014, str. 1, z późn. zm.). Te indywidualne programy nadzoru stają się wyznacznikiem opracowywanego na dany rok planu kontroli (§ 11 ust. 5).

Przepis § 11 ust. 6 określa co program, o którym mowa w § 11 ust. 5, musi zawierać.

W przypadku statków powietrznych istnieje także potrzeba opracowania programu przeglądów w celu monitorowania stanu zdatności do lotu statków powietrznych znajdujących się w rejestrze statków powietrznych. Obowiązek opracowywania programu przeglądów wynika z pkt M. B. 303 lit. a załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania. Plan kontroli ma zatem być opracowany na podstawie tego programu (§ 11 ust. 7).

W § 12 wymieniono upoważnienia do przeprowadzenia kontroli niezapowiedzianych, wraz z ich wzorami. Należą do nich:

1) upoważnienie do kontroli na płycie (RAMP Inspection) statków powietrznych operatorów polskich i ich załóg, podczas przebywania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i za granicą oraz statków powietrznych operatorów obcych i ich załóg, podczas przebywania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – w zakresie wykonywania odpowiednio inspekcji SANA (Safety Assesment of National Aircraft), SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft), SACA (Safety Assessment of Community Aircraft);

2) upoważnienie do kontroli na płycie statków powietrznych operatorów polskich i ich załóg, podczas przebywania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i za granicą oraz statków powietrznych operatorów obcych i ich załóg, podczas przebywania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – w zakresie wykonywania inspekcji na płycie statków powietrznych w zakresie niezastrzeżonym dla kompetencji EASA;

3) upoważnienie do kontroli na płycie (RAMP Inspection) polskich statków powietrznych podczas przebywania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i za granicą oraz obcych statków powietrznych podczas przebywania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, nad którymi nadzór sprawowany jest na podstawie porozumień, o których mowa w art. 32 ustawy – w zakresie wykonywania nadzoru nad ciągłą zdatnością statków powietrznych do lotu;

4) upoważnienie do prowadzenia kontroli w zakresie ochrony i ułatwień w lotnictwie cywilnym, statków powietrznych w kraju i za granicą oraz obcych statków powietrznych w czasie przebywania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, personelu lotniczego i pokładowego w kraju oraz polskiego za granicą;

5) upoważnienie do prowadzenia kontroli podmiotów niebędących przedsiębiorcami w rozumieniu ustawy Prawo przedsiębiorców w zakresie zarządzanych przez nie polskich cywilnych lotnisk i lądowisk;

6) upoważnienie do kontroli operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz pilotów bezzałogowych statków powietrznych wykonujących operacje lotnicze przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej - w zakresie przestrzegania przepisów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.) oraz ustawy i aktów wykonawczych wydanych na jej podstawie.

W § 12 ust. 2 dookreślono, iż do kontroli niezapowiedzianych, w zakresach innym niż określone w ust. 1 stosuje się upoważnienia wydane odrębnie dla każdej kontroli. Będą to jednorazowe upoważnienia ze wskazaniem konkretnego przedmiotu lub podmiotu podlegającego kontroli.

W § 13 jest odwołanie do załącznika nr 7 do rozporządzenia, w którym określono wzór legitymacji służbowej pracownika ULC. Bedzie miała ona format zbliżony do Certyfikatu Inspektora Lotnictwa Cywilnego (CAIC), jako dokument w formie karty PVC z termotransferową personalizacją.

Jak już wspomniano pomimo, iż przepisy określają wzór legitymacji pracownika ULC. Nie będzie ona dokumentem publicznym w rozumieniu ustawy z dnia 22 listopada 2018 r. o dokumentach publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 53). Nie ma bowiem potrzeby zabezpieczania tego dokumentu w sposób specjalny. Nigdy nie stwierdzono próby fałszerstwa tego dokumentu. Sam w sobie nie stanowi on wystarczającej podstawy do działania.

W § 14 uregulowano zagadnienie kontroli zapowiedzianej wobec podmiotów niebędących przedsiębiorcami. Zwłaszcza kwestię zawiadomienia, doręczenia zawiadomienia oraz terminów wszczęcia kontroli. Przepisy te obejmują zarówno osoby fizyczne, osoby prawne jak i jednostki inne niż przedsiębiorcy prowadzące zarówno certyfikowaną jak i nie podlegającą certyfikacji działalność lotniczą niebędącą działalnością gospodarczą. Niniejsze przepisy są co do zasady adresowane do podmiotów i jednostek nie prowadzących profesjonalnego obrotu w zakresie lotniczej działalności gospodarczej, niemniej jednak należy pamiętać, że kontrolę rozpoczyna się w momencie doręczenia zawiadomienia o zamiarze wszczęcia kontroli. Zawiadomienie może być wysłane również w formie elektronicznej. W § 14 ust. 2 wprowadzono wyjątek będący rozwiązaniem analogicznym do rozwiązania ujętego w art. 48 ust. 11 pkt 2 ustawy – Prawo przedsiębiorców, polegającego na tym, że nie zawiadamia się o zamiarze wszczęcia kontroli, gdy kontrola ma być przeprowadzona na podstawie ratyfikowanej umowy międzynarodowej albo bezpośrednio stosowanych przepisów prawa Unii Europejskiej. W § 14 ust. 4 projektodawca zastosował wyjątek - dla szczególnie uzasadnionych przypadków – od wszczęcia wskazanego w § 14 ust. 3 terminu kontroli (nie wcześniej niż po upływie 7 dni i nie później niż przed upływem 30 dni od dnia doręczenia zawiadomienia). Takim uzasadnionym przypadkiem może być sytuacja, w której kontrola przeprowadzana jest na wniosek podmiotu.

W § 15 uregulowano kwestię dotyczą zawartości protokołu kontroli. W przeciwieństwie do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2003 r. w sprawie kontroli przestrzegania przepisów i decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego zrezygnowano z określenia w rozporządzeniu wzoru protokołu kontroli. Nie przystawał on do rzeczywistości, a także nie był adekwatny do różnych obszarów, w jakich kontrole były prowadzone. Uznano, że wprowadzanie rozporządzeniem uniwersalnego wzoru jest nieuzasadnione. Wymogiem będzie zawarcie w protokole pewnego minimum określonego przepisami. W ww. przepisie wymienione zostały elementy, z jakich składa się protokół kontroli, pozostawiając przy tym katalog otwarty. Uwzględniając specyfikę kontroli w zakresie lotnictwa cywilnego, nie jest możliwe opracowanie uniwersalnego wzoru protokołu kontroli, stąd rezygnacja z niego na rzecz rozpisania jego części składowych bezpośrednio w treści rozporządzenia. Zasadą jest, że protokół kontroli sporządza się w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, po jednym dla każdej że stron (podmiot kontrolowany oraz organ). Wyjątkiem jest protokół z kontroli w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, który sporządzany jest w trzech jednobrzmiących egzemplarzach. W tym przypadku, oprócz ww. podmiotów, protokół przekazywany jest również ministrowi właściwemu do spraw transportu – organowi nadzorującemu działalność Prezesa Urzędu. Powyższe jest związane z wynikami kontroli przeprowadzonej przez Najwyższą Izbę Kontroli w zakresie nadzoru ministra właściwego do spraw transportu nad realizacją zadań z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego.

W § 16 uregulowano kwestię dotyczącą uprawnienia jednostki kontrolowanej do zgłoszenia zastrzeżeń lub wyjaśnień do treści protokołu. Należy zauważyć, że termin na dokonanie tej czynności skrócono z 14 do 7 dni, biorąc pod uwagę, że krótszy termin w przypadku profesjonalnego obrotu gospodarczego wydaje się zasadny i proporcjonalny do standardów takiego obrotu, oraz że wpłynie to na usprawnienie prowadzonych przez Prezesa Urzędu postępowań kontrolnych.

W § 17‒19 wprowadzono możliwość zobowiązania kontrolowanej jednostki organizacyjnej do opracowania i zrealizowania programu naprawczego, w sytuacji w której podczas kontroli stwierdzono niezgodność (niespełnienie przez kontrolowaną jednostkę organizacyjną wymagań przewidzianych właściwymi przepisami). Projektowane przepisy dotyczące programu naprawczego nie dotyczą naruszenia przepisów lub decyzji z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego. W przedmiotowym zakresie będą miały zastosowanie przepis art. 29b ustawy – Prawo lotnicze. W § 20 uregulowano kwestię związaną z nieprzeprowadzeniem we wskazanym terminie działań naprawczych określonych w programie naprawczym albo w protokole kontroli albo nieprzedstawienie możliwego do zatwierdzenia programu naprawczego. Taka sytuacja powoduje podniesienie statusu niezgodności do wyższego poziomu niezgodności, z wyłączeniem obszaru dotyczącego ochrony lotnictwa cywilnego oraz obszaru dotyczącego oceny zdatności statku powietrznego. W tym miejscu nie wskazano tak jak w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 163 ustawy – Prawo lotnicze (rozporządzenie o certyfikacji), że podnoszona jest niezgodność z poziomu 2 na poziom 1, gdyż ARO.RAMP (załącznik II do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008) przewiduje odwrotną kategoryzację poziomów niezgodności. Podobnie, ocena stanu ochrony lotnictwa cywilnego określa niezgodność jako kategorię 4 oceny. Ponadto, w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, zastosowanie będzie miał art. 29b ustawy – Prawo lotnicze.

Zachowanie ważności wydanych upoważnień oraz legitymacji, o których mowa w § 21, pozwoli na dokończenie rozpoczętych postępowań kontrolnych, ewentualnie przeprowadzenie nowych w czasie, w jakim nie będzie można uzyskać upoważnień oraz legitymacji służbowych przewidzianych w projektowanym rozporządzeniu w postaci kart z tworzywa sztucznego.

Zachowanie ważności planu kontroli sporządzonego na rok 2020, wprowadzone w § 22 pozwoli na zachowanie zaplanowanego porządku kontroli we wskazanym roku i nie będzie wymuszało obowiązku sporządzenia nowego planu na tą część roku, która pozostanie po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia.

Zachowanie i stosowanie przepisów dotychczasowych (§ 23) do kontroli wszczętych i niezakończonych, jak również do tych, w odniesieniu do których zostało wysłane zawiadomienie, wychodzi naprzeciw oczekiwaniu pewności prawa i nie zmuszaniu podmiotów do dostosowania się do nowych przepisów podczas rozpoczętych kontroli albo do kontroli, które rozpoczną się w krótkim czasie, bowiem już zostały zapowiedziane.

W rozporządzeniu dokonano również poprawek legislacyjnych i redakcyjnych. W szczególności usunięto odesłanie do wytycznych i instrukcji Prezesa Urzędu, określających szczegółowe zasady prowadzenia kontroli. Dokumenty te, jako akty wewnętrzne Prezesa Urzędu, nie mogą bowiem ustanawiać żadnych praw i obowiązków kontrolowanych jednostek. Z tego względu odniesienie do nich w rozporządzeniu jest niezasadne.

W związku z art. 18 ustawy z dnia 14 grudnia 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. 235) rozporządzenie wejdzie w życie z dniem 2 października 2020 r. Rozwiązanie takie pozwoli na uniknięcie ewentualnej luki prawnej, jednocześnie zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją temu na przeszkodzie.

V. Informacje związane z procedowaniem projektu

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Nie jest wymagane przedstawienie projektu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

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.

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