

MATERIAŁ PORÓWNAWCZY

do ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze

(druk nr 1039)

USTAWA z dnia 3 lipca 2002 r. – PRAWO LOTNICZE (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393, z 2014 r. poz. 768 oraz z 2015 r. poz. 978)

Art. 67d.

[1. Koszty koordynacji w porcie lotniczym pokrywane są z opłat za koordynację wnoszonych do budżetu koordynatora.]

<1. Koszty koordynacji w porcie lotniczym pokrywane są z opłat za koordynację wnoszonych do budżetu koordynatora. W kosztach koordynacji rozkładów lotów stanowiących podstawę ustalenia opłat za koordynację rozkładów lotów nie mogą być uwzględniane kary pieniężne, o których mowa w ustawie.>

2. Opłaty za koordynację, o których mowa w ust. 1, wnoszone są przez:

- 1) przewoźników lotniczych - w łącznej wysokości 50% budżetu koordynatora, proporcjonalnie do liczby operacji lotniczych wykorzystanych przez danego przewoźnika lotniczego w dwóch ostatnich sezonach rozkładowych w porcie lotniczym;
- 2) zarządzających lotniskami, dla których został wyznaczony koordynator - w łącznej wysokości 50% budżetu koordynatora, proporcjonalnie do liczby operacji lotniczych podlegających koordynacji w danym porcie lotniczym w dwóch ostatnich sezonach rozkładowych.

3. Koordynator przedstawia Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia projekt budżetu koordynatora, opracowany po zasięgnięciu opinii podmiotów, o których mowa w ust. 2. Zatwierdzenie oraz odmowa zatwierdzenia budżetu koordynatora następuje w drodze decyzji administracyjnej.

4. Projekt budżetu, o którym mowa w ust. 3, przedstawia się do zatwierdzenia nie później niż na dwa miesiące przed rozpoczęciem roku obrotowego, a w przypadku nowo powołanego koordynatora - nie później niż w terminie 2 miesięcy od dnia jego powołania.

<Art. 67fa.

1. Na wniosek koordynatora lub zarządzającego lotniskiem, w którym wprowadzono koordynację rozkładów lotów, podmiot zarządzający przepływem ruchu lotniczego, o którym mowa w art. 2 pkt 5 rozporządzenia Komisji (UE) nr 255/2010 z dnia 25 marca 2010 r. ustanawiającego wspólne zasady zarządzania przepływem ruchu lotniczego (Dz. Urz. UE L 80 z 26.03.2010, str. 10, z późn. zm.), przedstawia

wnioskodawcy przyjęty plan lotu, który dotyczy tego lotniska, bez zbędnej zwłoki, jednak nie później niż zostanie wykonany lot.

- 2. Koordynator lub zarządzający lotniskiem, w którym wprowadzono koordynację rozkładów lotów, zapewnia dostęp do posiadanego planu lotu Prezesowi Urzędu, podmiotom, o których mowa w art. 77 ust. 1, właściwym organom kontroli ruchu lotniczego oraz użytkownikom statków powietrznych.>**

Art. 68.

1. (uchylony).

2. Zarządzający lotniskiem obowiązany jest w szczególności:

- 1) wykorzystywać lotnisko zgodnie z jego przeznaczeniem;
- 2) prowadzić eksploatację lotniska w sposób zapewniający bezpieczeństwo lotów oraz sprawność obsługi użytkowników lotniska;
- 3) utrzymywać lotnisko i jego elementy w stanie odpowiadającym warunkom technicznym określonym przez właściwy organ oraz zgodnie z danymi wpisanymi do rejestru lotnisk;
- 4) (uchylony);
- 5) zapewniać udzielenie niezbędnej pomocy medycznej na lotnisku;
- 6) udostępnić użytkownikom lotniska informacje zawarte w instrukcji operacyjnej lotniska;
- 7) zapewniać organom administracji lotniczej wykonującym czynności służbowe na lotnisku warunki niezbędne do wykonywania tych czynności;
- 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 nr 437/2003/WE z dnia 27 lutego 2003 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu lotniczego pasażerów, towarów i poczty, odpowiednich przepisach krajowych i międzynarodowych (Dz. Urz. WE L 066 z 11.03.2003);
- 9) niezwłocznie zawiadamiać Prezesa Urzędu oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej o wydaniu zarządzenia o zamknięciu lotniska dla ruchu lotniczego lub wprowadzeniu odpowiednich ograniczeń w jego eksploatacji, ich przyczynach i przewidywanym okresie trwania;
- 10) zorganizować system ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej lotniska;
- 11) koordynować prace lokalnego zespołu do spraw bezpieczeństwa lotniskowego;
- 12) zapewnić dostarczanie informacji meteorologicznej dla potrzeb użytkowników lotnisk;
- 13) posiadać prawo używania nieruchomości w okresie eksploatacji lotniska, z zastrzeżeniem art. 65.

2a. Zarządzający lotniskiem, w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotów, uniemożliwia wykonywanie czynności mających wpływ na bezpieczeństwo lotów, jeżeli dalsze ich wykonywanie zagrażałoby temu bezpieczeństwu.

- 2b. Zarządzający lotniskiem jest obowiązany, na uzasadniony wniosek komendanta placówki Straży Granicznej stwierdzający istnienie zagrożenia bezpieczeństwa lotów, potwierdzony na piśmie, nie później niż w ciągu 24 godzin od jego zgłoszenia, do bezzwłocznego uniemożliwienia wykonywania pracy lub innych czynności osobie realizującej zadania związane z kontrolą bezpieczeństwa w portach lotniczych.
- 2c. Zarządzający lotniskiem nieposiadającym lotniczego przejścia granicznego może udostępnić lotnisko do wykonywania międzynarodowych lotów niehandlowych, na zasadach określonych w art. 73 ust. 5, po uzyskaniu zgody Komendanta Głównego Straży Granicznej i właściwych organów służb celnych. Zgoda ta jest udzielana na czas oznaczony.
- 2d. Wymogu uzyskania zgody, o której mowa w ust. 2c, nie stosuje się do wykonywania międzynarodowych lotów niehandlowych w granicach obszaru Schengen, jeżeli nie została tymczasowo przywrócona kontrola graniczna zgodnie z art. 23 rozporządzenia (WE) nr 562/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. ustanawiającego wspólny kodeks zasad regulujących przepływ osób przez granice (kodeks graniczny Schengen) (Dz. Urz. UE L 105 z 13.04.2006, str. 1).
3. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego obowiązany jest ponadto:
- 1) prowadzić eksploatację lotniska w sposób zapewniający ciągłość ruchu lotniczego;
 - <1a) niezwłocznie zawiadamiać Prezesa Urzędu oraz instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego, zgodnie z wymaganiami określonymi w art. 8 rozporządzenia nr 255/2010/UE, o wszystkich zdarzeniach mogących mieć wpływ na pojemność kontroli ruchu lotniczego lub zapotrzebowanie ruchu lotniczego, ich przyczynach i przewidywanym okresie trwania;>**
 - 2) niezwłocznie zawiadamiać zainteresowanych o wydaniu zarządzenia o zamknięciu lotniska dla ruchu lotniczego lub wprowadzeniu odpowiednich ograniczeń w jego eksploatacji, ich przyczynach i przewidywanym okresie trwania;
 - 3) posiadać system zarządzania bezpieczeństwem na lotniskach - w zakresie wymaganym przez przepisy międzynarodowe oraz przepisy wydane na podstawie art. 59a ust. 6;
 - 4) koordynować prace zespołu ochrony lotniska;
 - 5) posiadać zaktualizowany plan generalny;
 - 6) określić granicę części lotniczej lotniska podlegającą zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu;
 - 7) posiadać zezwolenie, o którym mowa w art. 173 ust. 1 pkt 1.
4. Zarządzający lotniskiem, na którym funkcjonuje lotnicze przejście graniczne, po uprzednim uzgodnieniu z właściwym miejscowo komendantem placówki Straży Granicznej, jest obowiązany do zapewnienia fizycznego oddzielenia pasażerów lotów wewnętrznych, określonych w art. 2 pkt 3 kodeksu granicznego Schengen, od pasażerów innych lotów podlegających odprawie granicznej, zgodnie z zasadami określonymi w załączniku nr VI pkt 2 do tego rozporządzenia.
5. Zarządzający lotniskiem, przewoźnik lotniczy lub agent obsługi naziemnej wykonujący czynności obsługi pasażerów i transportu między statkiem powietrznym a obiektami portu lotniczego jest obowiązany skierować pasażerów do wyznaczonych części portu

lotniczego, z uwzględnieniem wymogu oddzielenia pasażerów lotów wewnętrznych niepodlegających odprawie granicznej, określonych w art. 2 pkt 3 rozporządzenia nr 562/2006/WE, od pasażerów innych lotów podlegających odprawie granicznej według zasad określonych w załączniku nr VI pkt 2 do tego rozporządzenia.

Art. 75.

1. Zarządzający lotniskiem może pobierać opłaty za korzystanie z obiektów, urządzeń lub usług udostępnianych wyłącznie przez tego zarządzającego lotniskiem, związanych ze startem, lądowaniem, oświetleniem, parkowaniem statków powietrznych lub obsługą ładunków (towarów i poczty) lub pasażerów (opłaty lotniskowe), z zastrzeżeniem ust. 3. Opłaty lotniskowe są pobierane od podmiotu na rzecz którego udostępniane są te obiekty, urządzenia lub usługi, od użytkownika statku powietrznego lub innego eksploatującego statek powietrzny w momencie wykonywania operacji lotniczej. Opłaty lotniskowe obejmują również opłaty i dopłaty, o których mowa w ust. 4.
 2. Opłaty lotniskowe nie obejmują usług, o których mowa w art. 176, a także korzystania z urządzeń i przestrzeni lotniska oraz scentralizowanej infrastruktury, o których mowa w art. 180 ust. 2 i 3.
 3. Opłaty lotniskowe nie obejmują usług związanych z obsługą pasażerów niepełnosprawnych oraz pasażerów o ograniczonej sprawności ruchowej, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą (Dz. Urz. UE L 204 z 26.07.2006, str. 1). Na żądanie Prezesa Urzędu każdy dostawca usług związanych z obsługą pasażerów niepełnosprawnych jest zobowiązany do przedstawienia szczegółowej informacji dotyczącej kosztów zapewnienia tych usług i kalkulacji stawek opłat za nie. Na podstawie uzyskanych informacji Prezes Urzędu może nakazać, w drodze decyzji, zmianę wysokości opłat, jeżeli stwierdzi naruszenie zasad zawartych w rozporządzeniu 1107/2006/WE.
 4. Na lotniskach użytku publicznego, na których występują problemy związane z ochroną środowiska przed nadmiernym hałasem, zarządzający lotniskiem może ustalić dopłaty do opłat lotniskowych, o których mowa w ust. 1, albo wyodrębnić opłatę hałasową. W takim przypadku zarządzający lotniskiem ma obowiązek utworzenia funduszu celowego w wysokości pobieranych dopłat albo opłat związanych z ochroną środowiska przed nadmiernym hałasem, którego środki są przeznaczane wyłącznie na pokrycie kosztów ochrony środowiska związanych z pomiarem emisji czynników szkodliwych, prowadzeniem działalności zapobiegawczych oraz usuwaniem skutków spowodowanych oddziaływaniem hałasu na środowisko.
 5. Środki funduszu, o którym mowa w ust. 4, są przechowywane na wyodrębnionym oprocentowanym rachunku bankowym. Uzyskane odsetki bankowe powiększają środki tego funduszu.
- <6. W kosztach stanowiących podstawę ustalania przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego opłat lotniskowych nie mogą być uwzględniane kary pieniężne, o których mowa w ustawie.>**

Art. 130.

1. Służby żeglugi powietrznej są zapewniane odpłatnie (opłaty nawigacyjne).
2. Opłaty nawigacyjne objęte przepisami prawa Unii Europejskiej w zakresie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, umowami międzynarodowymi oraz przepisami międzynarodowymi są ustalane i zatwierdzane zgodnie z tymi przepisami.
3. Opłaty nawigacyjne, w zakresie nieobjętym aktami prawnymi określonymi w ust. 2, są zatwierdzane przez Prezesa Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej.
4. Terminy zatwierdzania opłat nawigacyjnych, o których mowa w ust. 3, są takie same jak terminy zatwierdzania opłat, o których mowa w ust. 2.
5. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej mają prawo odmówić świadczenia usług użytkownikowi przestrzeni powietrznej, który narusza terminy i warunki płatności określone przez EUROCONTROL lub przez te instytucje.
6. Nie pobiera się opłat za loty:
 - 1) wykonywane zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością (VFR - Visual Flight Rules);
 - 2) mieszane - w których część lotu wykonywana jest zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością (VFR), a pozostała część lotu wykonywana jest zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów (IFR - Instrument Flight Rules) - za część lotu wykonywaną w polskiej przestrzeni powietrznej wyłącznie zgodnie z przepisami VFR;
 - 3) wykonywane przez statki powietrzne o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 2 ton;
 - 4) wykonywane wyłącznie w celu przewozu, w oficjalnej misji, panującego monarchy i jego najbliższej rodziny, głów państw, szefów rządu oraz ministrów; we wszystkich tych przypadkach cel lotu musi być potwierdzony odpowiednim oznaczeniem statusu lotu lub uwagą w planie lotu;
 - 5) poszukiwawczo-ratownicze, autoryzowane przez właściwy organ koordynacji systemu poszukiwania i ratownictwa;
 - 6) wojskowe wykonywane przez polskie wojskowe statki powietrzne oraz wojskowe statki powietrzne państw, w których loty polskich wojskowych statków powietrznych nie są obciążane opłatami nawigacyjnymi;
 - 7) wykonywane w celach wojskowych i zwolnione z opłat na mocy umów międzynarodowych ratyfikowanych przez Rzeczpospolitą Polską w drodze ustawowej, inne niż określone w pkt 1-6;
 - 8) kontrolno-pomiarowe wykonywane przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego.
7. Udziela się dotacji celowej z budżetu państwa na sfinansowanie instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej kosztów związanych z zapewnieniem służb w przypadku lotów, o których mowa w ust. 6 pkt 1-7. Koszty te są finansowane z części budżetu państwa, której dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu.
8. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, mając na uwadze przepisy Unii Europejskiej w zakresie opłat

nawigacyjnych, określi, w drodze rozporządzenia, sposób i tryb rozliczania i dokumentowania kosztów, o których mowa w ust. 7.

9. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, sposób ustalania i zatwierdzania wysokości opłat nawigacyjnych w zakresie nieuregulowanym aktami prawnymi, o których mowa w ust. 2, oraz procedurę przekazywania informacji niezbędnych do zatwierdzenia opłat, o których mowa w ust. 2 i 3, mając na uwadze koszty związane ze świadczeniem tych usług oraz kierunkowe założenia polityki Unii Europejskiej w tym zakresie.
10. Wysokość zatwierdzonych opłat nawigacyjnych jest ogłaszana w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz zamieszczana w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 121 ust. 3. Ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego podlega również zatwierdzona zgodnie z przepisami międzynarodowymi wysokość odsetek za niezapłacone w terminie należności z tytułu opłat, o których mowa w ust. 2.
11. Prezes Urzędu ogłasza w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego przepisy międzynarodowe, o których mowa w ust. 2 i 10.

<12. W kosztach związanych z zapewnieniem służb żeglugi powietrznej stanowiących podstawę ustalania opłat nawigacyjnych nie mogą być uwzględniane kary pieniężne, o których mowa w ustawie.>

[Art. 209c.

- 1. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej działająca z naruszeniem obowiązków lub warunków wynikających z przepisów rozporządzenia nr 550/2004/WE podlega karze pieniężnej w wysokości od 20.000 do 40.000 zł.*
- 2. Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków, o których mowa w ust. 1, oraz wysokość kar pieniężnych za poszczególne naruszenia określa załącznik nr 3 do ustawy.*
- 3. Wyznaczona organizacja, o której mowa w art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 550/2004/WE, sprawująca swoją funkcję bez ważnego upoważnienia, podlega karze pieniężnej w wysokości 40.000 zł.]*

<Art. 209c.

- 1. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej działająca z naruszeniem obowiązków lub warunków wynikających z przepisów rozporządzenia nr 550/2004/WE lub rozporządzenia nr 552/2004/WE podlega karze pieniężnej w wysokości od 20 000 do 40 000 zł.**
- 2. Kto działa z naruszeniem obowiązków lub warunków wynikających z przepisów rozporządzenia nr 255/2010/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości od 5 000 do 100 000 zł.**
- 3. Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków, o których mowa w ust. 1 i 2, oraz wysokość kar pieniężnych za poszczególne naruszenia określa załącznik nr 3 do ustawy.**

4. Uprawniony podmiot, o którym mowa w art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 550/2004/WE, sprawujący swoją funkcję bez ważnego upoważnienia, podlega karze pieniężnej w wysokości 40 000 zł.>

<Art. 209ua.

Podmiot zarządzający przepływem ruchu lotniczego, o którym mowa w art. 2 pkt 5 rozporządzenia nr 255/2010/UE, który narusza obowiązek określony w art. 67fa ust. 1, podlega karze pieniężnej w wysokości do 50 000 zł.

Art. 209ub.

Koordinator, o którym mowa w art. 67b, lub zarządzający lotniskiem, który narusza obowiązek określony w art. 67fa ust. 2, podlega karze pieniężnej w wysokości do 50 000 zł.

Art. 209uc.

Zarządzający lotniskiem, który narusza obowiązek określony w art. 68 ust. 3 pkt 1a, podlega karze pieniężnej w wysokości do 50 000 zł.>

Art. 209w.

[1. Kary, o których mowa w art. 209a-209u, nakłada Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej.

2. Nakładając karę, o której mowa w art. 209e, 209f, 209l, 209m, 209s lub 209t, Prezes Urzędu bierze pod uwagę stopień naruszenia, okoliczności naruszenia przepisów oraz wielkość przedsiębiorstwa.]

<1. Kary pieniężne, o których mowa w art. 209a–209uc, nakłada Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej.

2. Nakładając kary pieniężne, o których mowa w art. 209c ust. 2 w zakresie naruszeń, o których mowa w pkt 3.2–3.6, 3.9 i 3.10 załącznika nr 3 do ustawy, art. 209e, art. 209f, art. 209l, art. 209m, art. 209s, art. 209t lub art. 209ua–209uc, Prezes Urzędu bierze pod uwagę stopień naruszenia, okoliczności naruszenia oraz wielkość przedsiębiorstwa.>

3. W przypadku stwierdzenia naruszenia obowiązku, o którym mowa w art. 14 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004/WE, karę pieniężną nakłada się w decyzji wydanej na podstawie art. 29.

4. W przypadku stwierdzenia naruszenia, o którym mowa w art. 209g-209o, Prezes Urzędu, w drodze decyzji, określa zakres naruszenia oraz termin jego usunięcia pod rygorem nałożenia kary określonej w tych przepisach w przypadku nieusunięcia naruszenia w wyznaczonym terminie.

5. Do nakładania kar pieniężnych stosuje się przepisy ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. - Ordynacja podatkowa.

[ZAŁĄCZNIK Nr 3

Lp.	Wyszczególnienie naruszeń	Wysokość kary w zł
I	II	III
1	<i>Naruszenia przepisów rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej</i>	
1.1	<i>Utrudnianie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej prac państwowej władzy nadzorującej polegających na weryfikowaniu spełniania przez tę instytucję wymogów rozporządzenia</i>	20.000
1.2	<i>Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 12 ust. 1</i>	40.000
1.3	<i>Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 12 ust. 2</i>	40.000
1.4	<i>Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 12 ust. 3</i>	20.000
1.5	<i>Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 13 ust. 1</i>	20.000
1.6	<i>Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 13 ust. 2</i>	20.000
2	<i>Naruszenia przepisów rozporządzenia (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym</i>	
2.1	<i>Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 6 ust. 2</i>	20.000]

<Załącznik nr 3

Lp.	Wyszczególnienie naruszeń	Wysokość kary w zł
I	II	III
1	Naruszenia przepisów rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej	
1.1	Utrudnianie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej prac państwowej władzy nadzorującej polegających na weryfikowaniu spełniania przez tę instytucję wymogów rozporządzenia	20 000
1.2	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 12 ust. 1	40 000

Objaśnienie oznaczeń: [] kursywa – tekst usunięty przez Sejm

<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

1.3	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 12 ust. 2	40 000
1.4	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 12 ust. 3	20 000
1.5	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 13 ust. 1	20 000
1.6	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 13 ust. 2	20 000
2	Naruszenia przepisów rozporządzenia (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym	
2.1	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 6 ust. 2	20 000
3	Naruszenia przepisów rozporządzenia Komisji (UE) nr 255/2010 z dnia 25 marca 2010 r. ustanawiającego wspólne zasady zarządzania przepływem ruchu lotniczego	
3.1	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 6 ust. 3	20 000
3.2	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 6 ust. 4	od 5 000 do 10 000
3.3	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku przekazania którejkolwiek z informacji, o których mowa w art. 6 ust. 5	od 10 000 do 20 000
3.4	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej któregośkolwiek z obowiązków, o których mowa w art. 6 ust. 6	od 15 000 do 30 000
3.5	Naruszenie przez użytkownika statku powietrznego obowiązku, o którym mowa w art. 9 ust. 2	od 5 000 do 50 000
3.6	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej lub zarządzającego lotniskiem obowiązku, o którym mowa w art. 10 ust. 2	od 10 000 do 20 000
3.7	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku przekazywania przez organ ATS informacji o braku zgodności przestrzegania przydziałów czasu na start wynikających z ATFM w porcie lotniczym odlotu na poziomie 80% lub poniżej w ciągu roku oraz o działaniach podjętych w celu zapewnienia przestrzegania przydziałów czasu na start wynikających z ATFM, o którym mowa w art. 11 ust. 1	10 000
3.8	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 11 ust. 2	10 000

Objaśnienie oznaczeń: [] kursywa – tekst usunięty przez Sejm

<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

3.9	Naruszenie przez strony, o których mowa w art. 1 ust. 3 rozporządzenia Komisji (UE) nr 255/2010, obowiązku, o którym mowa w art. 14 ust. 1 lit. a lub b, polegającego na zapoznaniu członków personelu zaangażowanych w ATFM z przepisami rozporządzenia, odpowiedniego ich przeszkolenia i zapewnienia posiadania przez nich odpowiednich kompetencji do wykonywania powierzonych im zadań	od 10 000 do 20 000
3.10	Naruszenie przez strony, o których mowa w art. 1 ust. 3 rozporządzenia Komisji (UE) nr 255/2010, obowiązku, o którym mowa w art. 14 ust. 2 lit. a, b lub c, polegającego na: a) opracowaniu i przechowywaniu podręczników obsługi zawierających konieczne instrukcje i informacje umożliwiające ich personelowi stosowanie przepisów rozporządzenia Komisji (UE) nr 255/2010, b) zagwarantowaniu, że podręczniki, o których mowa w lit. a, są spójne, dostępne i aktualizowane, a ich aktualizacja i dystrybucja podlega odpowiedniemu zarządzaniu w zakresie jakości i konfiguracji dokumentów, c) zagwarantowaniu, że metody pracy i procedury operacyjne są zgodne z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 255/2010	od 10 000 do 20 000>