



**MINISTER INFRASTRUKTURY**

Warszawa, dnia 15 lipca 2020 r.

Znak sprawy: DL-1.470.106.2020

Pan  
Adam Bodnar  
Rzecznik Praw Obywatelskich

*Szanowny Panie Rzeczniku,*

odpowiadając na pismo z dnia 3 lipca br., znak: V.7224.108.2020.KM w sprawie problemów związanych ze skutkami wprowadzenia bez zachowania *vacatio legis* rozporządzenia w sprawie zakazów w ruchu lotniczym, przekazane przez Kancelarię Prezesa Rady Ministrów przy piśmie z dnia 6 lipca 2020 r., znak: BPRM.218.11.9.2020.IG.JG(2), informuję, jak poniżej.

Sytuacja związana z Covid-2019 jest bezprecedensowa dla całego Państwa Polskiego, a podejmując decyzje o wprowadzaniu i znoszeniu nakazów oraz zakazów Rząd kieruje się nadrzędnym celem, jakim jest zdrowie i życie ludzkie.

Zakazy w ruchu lotniczym, wynikające z rozporządzeń wydawanych przez Radę Ministrów na podstawie art. 119 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2019 r. poz. 1580, z późn. zm.), są wprowadzane z uwzględnieniem rekomendacji Ministra Zdrowia opracowywanych na podstawie danych i informacji sporządzanych przez European Centre for Disease Prevention and Control (ECDC), w szczególności wskaźnika, który jest skumulowaną liczbą nowych przypadków zakażeń wirusem wywołującym COVID-19, zliczoną z ostatnich 2 tygodni w przeliczeniu na 100 tys. mieszkańców w poszczególnych państwach. ECDC przygotowuje zestawienie tego wskaźnika dla poszczególnych państw UE, EFTA i Zjednoczonego Królestwa w interwale 7 dni.

Sytuacja epidemiczna w Polsce oraz na świecie wciąż dynamicznie się zmienia i do ostatniej chwili przed wygaśnięciem ww. aktów prawnych, jest analizowana przez właściwe służby na podstawie aktualnych danych publikowanych przez europejskie i światowe organizacje zdrowia. Wydając kolejne rozporządzenia, uwzględnia się jak najbardziej aktualne informacje i pozyskane dane. Mając to na uwadze, nie jest możliwe opracowanie i podanie do publicznej wiadomości szczegółowego harmonogramu oraz scenariusza powrotu branży lotniczej do normalnego funkcjonowania, ani wydawanie przedmiotowych rozporządzeń ze znacznym wyprzedzeniem. Powyższe jest również przyczyną, dla której rozporządzenia te mają krótki okres obowiązywania.

Proszę zwrócić uwagę na fakt, że wznowienie ruchu lotniczego na kolejnych kierunkach jest zależne nie tylko od decyzji polskiego rządu, ale także od ograniczeń w zakresie ruchu biznesowo-turystycznego obowiązującego na terenie Unii Europejskiej i innych państw.

Warto również pamiętać, iż łagodzenie zakazów w ruchu lotniczym daje jedynie możliwość wznowienia części lotów na kierunkach uznanych za bezpieczne, lecz kiedy zostaną one faktycznie uruchomione zależy wyłącznie od decyzji przewoźników lotniczych zainteresowanych wykonywaniem tego typu operacji. Przedmiotowa regulacja nie jest nakazem.

Przewoźnicy lotniczy działają na swój własny rachunek i tworzą siatkę połączeń lotniczych w oparciu o własne analizy. Jeśli przewoźnicy samodzielnie przewidują przyszły stan prawny i podejmują działania w oparciu o takie przewidywania, to ponoszą wyłączną odpowiedzialność za tego typu decyzje. Bilety na dane destynacje powinny zostać sprzedane przez przewoźników dopiero wtedy, gdy rozporządzenie określi do jakich krajów można podróżować.

W tym miejscu warto wspomnieć, iż Unia Europejska zawiesiła do 24 października 2020 r. obowiązek co najmniej 80-procentowego wykorzystywania przez przewoźników lotniczych przyznanych im slotów lotniskowych (tj. przydziałów czasu na start i lądowanie), który musiał być spełniony, celem zachowania slotów w kolejnym roku.

Celem takiego działania jest chęć pomocy przewoźnikom lotniczym w łagodzeniu poważnych skutków ekonomicznych spowodowanych drastycznym spadkiem ruchu lotniczego z powodu pandemii. Jeżeli obecna sytuacja epidemiczna się utrzyma, Komisja Europejska będzie mogła przedłużyć zawieszenie wymogu slotowego aktem delegowanym. Komisja będzie monitorować sytuację i zreferuje ją do 15 września 2020 r.

Tym samym nie występuje konieczność pilnego wznawiania połączeń celem utrzymania slotów. Oczywiście rozumiem argument ekonomiczny takich decyzji, lecz celem łagodzenia negatywnych skutków wprowadzonych m.in. zakazów w ruchu lotniczym przyjęto tzw. tarczę antykryzysową i tarczę finansową, kierowaną do polskich podmiotów, i jednocześnie umożliwia się operowanie na kolejnych kierunkach tak szybko jak to jest możliwe.

*Z poważaniem,*

z up. Ministra Infrastruktury

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Marcin Horała

Sekretarz Stanu

Do wiadomości:

Prezes Rady Ministrów