|  |  |
| --- | --- |
| **Nazwa projektu**Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze**Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące**Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu** Sławomir Żałobka – Podsekretarz Stanu w MIiR**Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu**Magdalena Porzycka (630 14 47) | **Data sporządzenia**22.04.2015 r.**Źródło:** Prawo UE**Nr w wykazie prac Rady Ministrów**UC127 |
| **OCENA SKUTKÓW REGULACJI** |
| 1. **Jaki problem jest rozwiązywany?**
 |
| Dostosowanie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393 oraz z 2014 r. poz. 768) do nowych lub znowelizowanych przepisów Unii Europejskiej w obszarze praw pasażerów, żeglugi powietrznej, personelu lotniczego, techniki lotniczej, lotniczej działalności gospodarczej i transportu lotniczego, operacji lotniczych, lotnisk oraz ochrony lotnictwa cywilnego. |
| 1. **Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt**
 |
| Rekomendowanym rozwiązaniem jest nowelizacja ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze. Podstawowym celem jest zapewnienie spójności przepisów tej ustawy i aktów prawa Unii Europejskiej wydanych od lipca 2011 r. do chwili obecnej. Nowelizacja ustawy będzie polegała przede wszystkim na:1. wprowadzeniu odwołań w ustawie do nowych przepisów prawa UE;
2. wprowadzeniu sankcji z tytułu nieprzestrzegania wymagań i obowiązków ustalonych w prawie UE;
3. wprowadzeniu przepisów kompetencyjnych dla organów administracji krajowej do działania w zakresie określonym prawem UE;
4. uzupełnieniu katalogu opłat lotniczych o czynności administracyjne wynikające z przepisów prawa UE lub z nimi związane;
5. wprowadzenie przepisu, na podstawie którego Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego będzie mógł wydawać opinie o możliwości lokalizacji inwestycji ze względu na wysokość zabudowy w otoczeniu lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych;
6. uchylenie przepisów art. 120 ust. 4 oraz 121 ust 5a dotyczące zapewniania lotniskowej służby informacji powietrznej, dostępności służby meteorologicznej oraz tworzenia lotniskowych cywilnych organów służb ruchu lotniczego na lotniskach kontrolowanych i niekontrolowanych;
7. wprowadzenie procedury cofnięcia wyznaczenia instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej;
8. wprowadzeniu alternatywnych dla przepisów prawa UE rozwiązań w przypadkach, gdy to prawo dopuszcza działanie państwa członkowskiego UE np. system zachęt o charakterze finansowym w żegludze powietrznej, system finansowania służb terminalowych na lotniskach wyłącznych;

zastąpieniu obecnego sposobu wykonywania przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego kompetencji Krajowego Organu Wykonawczego, realizowanych w ramach modelu skargowości, modelem nadzorczym oraz modelem mediacyjnym, w celu uniknięcia wielu postępowań dotyczących tego samego stanu prawnego i faktycznego. |
| 1. **Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?**
 |
| Transport lotniczy:Co do zasady wszystkie państwa członkowskie UE są bezwzględnie zobowiązane do stosowania przepisów UE i do dostosowania do nich prawa krajowego.W odniesieniu do finansowania koordynatorów i organizatorów lotów w UE stosowane są różne rozwiązania. W zależności od kraju działalność ta finansowana jest  z opłat wnoszonych przez przewoźników lotniczych, porty lotnicze a w ograniczonych przypadkach finansowana również z przychodów z dodatkowej działalności, opłat nawigacyjnych oraz ze środków państwowych, przy czym stosowane są różne konfiguracje tych rozwiązań oraz różny katalog podmiotów zobowiązanych do ponoszenia opłat. Najbardziej zbliżone rozwiązania do polskiej propozycji stosowane są w Austrii, Belgii, Włoszech i Portugalii. W Austrii i Belgii finansowanie z opłat związanych z wykonaną operacją lotniczą zapewnia skuteczność działania koordynatora i spełnia wymóg jasności i transparentności pobieranych opłat.W odniesieniu do opłat terminalowych wiele państw w UE skorzystało z wyłączenia mniejszych lotnisk spod reżimu unijnego dotyczącego opłat nawigacyjnych. W niektórych państwach koszty zapewniania służb terminalowych włączane są do opłat lotniskowych (np. Wielka Brytania, Szwecja).Prawa Pasażerów:Każdy kraj EOG posiada własny model wykonywania kompetencji Krajowego Organu Wykonawczego w odniesieniu do rozporządzeń nr 261/2004/WE, nr 2111/2005/WE oraz nr 1107/2006/WE. Obecnie obowiązujący model oparty na zasadzie skargowości wzorowany był na modelu niemieckim, w którym jako Krajowy Organ Wykonawczy został wyznaczony Federalny Urząd Lotnictwa (Luftfahrt-Bundesamt; dalej: LBA), jednakże obecnie funkcja LBA została ograniczona jedynie do nadzoru. Dodatkowo ustawodawca niemiecki wprowadził procedurę pojednawczą dla sporów pomiędzy pasażerami a liniami lotniczymi, zgodnie z którą przewoźnicy mają obowiązek ustanowienia organu arbitrażowego albo przystąpienia do już istniejącego pod rygorem poddania spraw mediacji prowadzonej z urzędu przez Federalne Biuro Sprawiedliwości (Bundesamt für Justiz, BFJ).Lotniska:Rozporządzenie nr 139/2014/UE umożliwia elastyczne podejście do wdrożenia wymagań dla lotnisk, mając na uwadze uwarunkowania lokalne, odmienne systemy prawne oraz możliwość stosowania własnych, sprawdzonych, często bardziej restrykcyjnych rozwiązań. Jednocześnie rozporządzenie to przewiduje okres na jego pełne wdrożenie do końca roku 2017, stąd też na obecnym etapie w większości Państw dostosowanie działań do nowych wymogów jest dopiero na początkowym etapie. |
| 1. **Podmioty, na które oddziałuje projekt**
 |
| Grupa | Wielkość | Źródło danych  | Oddziaływanie |
| Przewoźnicy lotniczy | 32 | Wykaz posiadaczy certyfikatów AOC(baza własna Urzędu Lotnictwa Cywilnego) | Przewoźnicy lotniczy oraz pośrednio załogi statków powietrznychzmniejszenie kosztów obsługi postępowań przed ULC.Koszty dla przewoźników naruszających prawo w zakresie przestrzegania slotów oraz jednocześnie korzyści dla pozostałych przewoźników, m.in. w postaci redukcji opóźnień wynikające z lepiej funkcjonującego systemu koordynacji rozkładów lotów. |
| Wspólnotowi przewoźnicy lotniczy | przewoźnicy lotniczy z państw członkowskich EOG | UE baza CIRCA | Usunięcie dodatkowych wymagań w celu rozpoczęcia wykonywania przewozów lotniczych do państw trzecich. |
| Przewoźnicy lotniczy z państw trzecich | ok. 30 aktualnie wykonujących przewozy lotnicze do / z RP | Baza własna Urzędu Lotnictwa Cywilnego | Ułatwienie – poprzez rezygnację z 2 dokumentów i wprowadzenie jednego wymaganego przez UE. |
| Pasażerowie w transporcie lotniczym | nieograniczona | Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego | Rozpoznanie sprawy bez konieczności zainicjowania postępowania. |
| Właściciele/ Użytkownicy Statków powietrznych zarejestrowanych  w rejestrze cywilnych statków powietrznych | 2360 | Rejestr cywilnych statków powietrznych | Ułatwienie – usunięcie dokumentu świadectwa zdatności do lotu z katalogu wymaganych dokumentów do  zgłoszenia do wpisu do rejestru cywilnych statków powietrznych. |
| Organizatorzy usług turystycznych | nie określa się (dane zmienne) |  | Poddanie się nadzorowi ULC. |
| Organizacje szkolenia lotniczego | ok. 100 | Rejestr organizacji szkolenia lotniczego w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego  | Normatywne/bezpośrednie. |
| Licencjonowany personel lotniczy (posiadacze licencji Part-FCL) oraz ewentualnie kandydaci do uzyskania licencji personelu lotniczego | ok. 12 tys. | Rejestr personelu lotniczego Urzędu Lotnictwa Cywilnego | Normatywne/bezpośrednie. |
| Centra Medycyny Lotniczej oraz lekarze orzecznicy | ok. 50 | Rejestr Naczelnego Lekarza Lotnictwa Cywilnego w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego | Normatywne/bezpośrednie. |
| Operatorzy szkoleniowych urządzeń symulacji lotu (FSTD) | ok. 15 | Rejestr FSTD w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego | Normatywne/bezpośrednie. |
| Zarządzający lotniskami  | 57 (w tym 13 lotnisk użytku publicznego podlegających rozporządzeniu 139/2014) | Rejestr lotnisk cywilnych(prowadzony przez Urzędu Lotnictwa Cywilnego) | Ułatwienie w postaci jasnych przepisów regulujących m.in. kwestie wprowadzenia koordynacji na czas oznaczony dla lotnisk użytku publicznego; Ułatwienie w postaci możliwości finansowania zapewnianych na lotnisku służb żeglugi powietrznej.Ułatwienie w postaci jednolitych przepisów dotyczących wymagań w zakresie uzyskaniu certyfikatu lotniska użytku publicznego połączone z elastycznym zastosowaniem tych wymagań.Dookreślenie i wprowadzenie zadań związanych z: prowadzeniem konsultacji w zakresie ochrony otoczenia lotniska przed zagrożeniami dla statków powietrznych, ustalenie opłat lotniskowych związanych z usuwaniem drzew i krzewów oraz odszkodowań z tym związanych; monitorowania i zgłaszania obecności przeszkód lotniczych wznoszonych na terenie znajdującym się w granicach powierzchni ograniczających przeszkody; Uczestnictwo w kształtowaniu polityki przestrzennej gmin dla terenów, na których znajduje się lotnisko oraz wyznaczone są powierzchnie ograniczające przeszkody, wydawanie odstępstw od wymogów dotyczących powierzchni ograniczających przeszkody dla obiektów stałych o charakterze czasowym lub ruchomych; obowiązku usunięcia obiektu, który stał się przeszkodą lotniczą w wyniku budowy lub rozbudowy lotniska.  |
| Koordynator rozkładów lotów | 1 | Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego | Ułatwienie poprzez brak konieczności zbierania opłat za czas operacji, ułatwienie poprzez uregulowanie kwestii odpowiedzialności za szkodę z winy nieumyślnej. |
| Zarządzający koordynowanym lotniskiem użytku publicznego | 2 | Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego | Utrudnienie w postaci konieczności zbierania opłat za koordynację w imieniu koordynatora, utrudnienie nieznacznego stopnia z uwagi na fakt zbierania danych wraz z opłatami lotniskowymi; korzyści wynikające z lepszej skuteczności systemu koordynacji rozkładów lotów. |
| Przewoźnik lotniczy i operatorzy lotnictwa ogólnego | 250 | Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego | Ułatwienia w postaci bardziej transparentnego i sprawiedliwego sposobu pobierania opłaty za czas operacji. |
| Komputerowe systemy rezerwacyjne | 3 | Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego | Ułatwienia w postaci przejrzystości stosowania przepisów. |
| Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej | 5 certyfikowanych w Polsce ANSP | Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego | Ułatwienie (alternatywne mechanizmy finansowania służb zapewnianych dla mniejszych lotnisk).Uczestnictwo w kształtowaniu polityki przestrzennej gmin dla terenów, na których znajduje się lotnicze urządzenie naziemne oraz wyznaczono dla nich powierzchnie ograniczające zabudowę (wyznaczenie ww. powierzchni). |
| Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego | 1 | Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego | Skutki zarówno o charakterze negatywnym (większe obciążenie pracą) jak i pozytywnym (większa kontrola podmiotów nadzorowanych). |
| Minister właściwy do spraw transportu |  |  | Skutki zarówno o charakterze negatywnym (większe obciążenie pracą w związku z przejęciem zadania w postaci ustalania stref pobierania opłat terminalowych) jak i pozytywnym (większa kontrola podmiotów nadzorowanych) oraz nowe zadanie w postaci podejmowania decyzji, o której mowa w art. 1 ust. 5 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 391/2013 oraz Informowania Komisji Europejskiej o podjęciu takiej decyzji. |
| Komendant Główny Straży Granicznej |  | Ustawa z dnia 12.10.1990 r. o Straży Granicznej (Dz .U. z 2011 r. Nr 116, poz. 675, z późn. zm.) | Na pracowników (funkcjonariuszy) Komendy Głównej Straży Granicznej, realizujących zadania zlecone przez Komendanta Głównego SG. |
| Audytorzy krajowi kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego | 42 | Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego | Przeniesienie wymogów dotyczących kwalifikacji i trybu certyfikacji do aktu wykonawczego. |
| Podmioty ubiegające się o wyznaczenie jako UPZ | 5 | Porównanie z 3 wybranymi państwami europejskimi zgodnie z regułą konwergencji | Obciążenie koniecznością wniesienia opłaty za wyznaczenie jako UPZ. |
| Podmioty ubiegające się o wyznaczenie lokalizacji dla ACC3 | 22 | Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego | Obciążenie koniecznością poniesienia opłat za walidację jako ACC3. |
| Podmioty ubiegające się o wyznaczenie lokalizacji dla RA3 | 8 | Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego | Obciążenie koniecznością poniesienia opłat za walidację jako RA3. |
| Podmioty wykonujące operacje lotnicze w zakr. AWC | 44 podmioty | Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego | Normatywne, bezpośrednie. |
| Podmioty wykonujące operacje lotnicze niecertyfikowane | Ok. 2200 podmiotów | Rejestr Cywilnych Statków Powietrznych prowadzony przez Urząd Lotnictwa Cywilnego | Normatywne, bezpośrednie. |
| Starostowie | Ok. 2 powiatów na lotnisko użytku publicznego, ok. 1 powiat na lotnisko użytku wyłącznego, w sumie około 50 powiatów.  | Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego (nie prowadzi się ewidencji liczby organów samorządu terytorialnego, liczba uśredniona) | Wydawanie decyzji w zakresie usuwania przeszkód lotniczych (drzew i krzewów). Koszty dotyczące decyzji na wycinkę drzew nie ulegną zmianie, gdyż przepisy regulujące tę kwestię obowiązują również obecnie. Projekt wprowadza jedynie zmianę w zakresie przeniesienia kosztów na inny podmiot, który je będzie ponosił. |
| Gminy | Ok. 350 gmin znajduje się w powierzchniach ograniczających przeszkody (średnio 5 gmin na lotnisko wyłączne, średnio 10 gmin na lotnisko publiczne)Ponad 600 gmin znajduje się w zasięgu powierzchni ograniczających zabudowę w pobliżu lotniczych urządzeń naziemnych. | Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego (nie prowadzi się ewidencji liczby organów samorządu terytorialnego, liczba uśredniona) | W zakresie propozycji zmian dotyczących regulacji powierzchni ograniczających przeszkody ze względu na małą liczbę opracowanych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla terenów lotnisk i ich otoczenia oraz przewidywanej niewielkiej liczby (średnio w roku ok. 3-5) wniosków zarządzających o zmianę powierzchni ograniczających ponoszone koszty nie będą znaczne. Konieczność uwzględniania stref ograniczonej zabudowy w pobliżu lotniczych urządzeń naziemnych w kształtowaniu ładu przestrzennego. Wprowadzane powierzchnie ograniczające zabudowę nie będą miały wpływu na rozpoczęte inwestycje. |
| Polska Agencja Żeglugi Powietrznej |  |  | Konieczność wypłaty ewentualnych odszkodowań lub wykupu nieruchomości, jeżeli, w związku z uchwaleniem planu miejscowego albo jego zmianą, w którym uwzględniono powierzchnie ograniczające zabudowę, dla terenu na którym znajduje się lotnicze urządzenie naziemne, korzystanie z nieruchomości lub jej części w dotychczasowy sposób lub zgodny z dotychczasowym przeznaczeniem stało się niemożliwe bądź istotnie ograniczone.  |
| 1. **Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji**
 |
| Zasadnicze konsultacje zostaną przeprowadzone zgodnie z trybem przewidzianym w Regulaminie pracy Rady Ministrów i obejmą one podmioty działające w segmencie lotniczym. Lista podmiotów stanowi załącznik do OSR.Niezależnie od tego:w zakresie praw pasażerów – prowadzono pre-konsultacje z: PLL „LOT” S.A., Enter Air sp. z o.o., Small Planet Poland sp. z o.o., Kancelaria Prawna GOLDMAN sp. z o.o. – proponowane zmiany spotkały się zasadniczo z pozytywnym przyjęciem, z wyłączeniem stanowiska Enter Air;w zakresie personelu lotniczego – organizowane były spotkania informacyjne i seminaria dla środowiska lotniczego w sprawie zmian w przepisach UE dotyczących personelu lotniczego. W ich wyniku na powstałe wątpliwości (zgłaszane telefonicznie lub pisemnie) ULC publikował komunikaty i wytyczne Prezesa ULC – pozwoliło to rozpoznać obszar, w którym przepisy ustawy – Prawo lotnicze wymagają zmiany w celu ich dostosowania do prawa UE. w zakresie operacji lotniczych:Prezes ULC przeprowadził 4 seminaria w tym przedmiocie z posiadaczami certyfikatów AOC i AWC, na których zapoznał się z opiniami branży, które stanowiły pomoc przy wypracowywaniu własnego stanowiska. |
| 1. **Wpływ na sektor finansów publicznych**
 |
| (ceny stałe z 2014 r.) | Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł] |
| 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | *Łącznie (0-10)* |
| **Dochody ogółem** | 0,47 | 0,47 | 0,37 | 0,37 | 0,32 | 0,32 | 0,24 | 0,22 | 0,22 | 0,22 | 0,22 | 3,44 |
| budżet państwa | 0,47 | 0,47 | 0,37 | 0,37 | 0,32 | 0,32 | 0,24 | 0,22 | 0,22 | 0,22 | 0,22 | 3,44 |
| JST |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **Wydatki ogółem** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| budżet państwa |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| JST |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **Saldo ogółem** | 0,47 | 0,47 | 0,37 | 0,37 | 0,32 | 0,32 | 0,24 | 0,22 | 0,22 | 0,22 | 0,22 | 3,44 |
| budżet państwa | 0,47 | 0,47 | 0,37 | 0,37 | 0,32 | 0,32 | 0,24 | 0,22 | 0,22 | 0,22 | 0,22 | 3,44 |
| JST |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Źródła finansowania  |  |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | Wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń:Szacowania wpływów z kar finansowych oparto na podstawie danych historycznych z roku 2013. Analizę oparto na sprawozdaniu z przeprowadzonych czynności kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w 2013 r. Z uwagi na fakt, iż w 2013 r. nałożono 5 kar na łączną kwotę 45.000 zł, przyjmując iż znowelizowany katalog w większości przypadków pięciokrotnie zwiększa kwotę kar oraz zakładając iż liczba kar zwiększy się do ok. 8 kar rocznie, zakłada się, że wpływy do budżetu państwa zwiększą się proporcjonalnie, jak wykazano powyżej w tabeli. Uwaga – analiza zawiera ceny stałe na styczeń 2014 r. Przyjęto także założenie, iż podmioty, mając świadomość wysokości kar oraz skuteczności ich egzekwowania, w późniejszych latach będą powodowały mniejszą liczbę naruszeń, co zmniejszy wynik finansowy po stronie ich kosztów oraz przychodów budżetu państwa.Analizę kosztów i korzyści oparto na szacunkach teoretycznych, które wyznaczają poziom kosztów w obrębie administracji państwowej (ULC oraz SG) na poziomie około 10.000 złotych rocznie ( przy czym analiza zawiera ceny stałe na styczeń 2014 roku, przyjęto także założenie, iż w kolejnych latach liczba osób ubiegających się o wyznaczenie jako UPZ będzie utrzymywała się na stałym poziomie).Analizę kosztów i korzyści oparto na szacunkach teoretycznych, które wyznaczają poziom kosztów w obrębie podmiotów ubiegających się o walidację dla lokalizacji jako ACC3 oraz RA3 (łącznie ok. 30), oraz niewielkie wpływy za wyznaczenie jako UPZ. |
| 1. **Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe**
 |
| Skutki |
| Czas w latach od wejścia w życie zmian | 0 | 1 | 2 | 3 | 5 | 10 | *Łącznie (0-10)* |
| W ujęciu pieniężnym(w mln zł, ceny stałe z 2014 r.) | duże przedsiębiorstwa |  |  |  |  |  |  |  |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw |  |  |  |  |  |  |  |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe |  |  |  |  |  |  |  |
| W ujęciu niepieniężnym | duże przedsiębiorstwa | Operacje lotnicze:Podwyższenie poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym oraz zwiększenie skuteczności systemu koordynacji rozkładów lotów.Lotniska:Zarządzający lotniskami uzyskają możliwość stałego monitorowania otoczenia lotniska oraz czynny udział w kształtowaniu polityki przestrzennej gmin dla terenów na których znajduje się lotnisko oraz wyznaczone są powierzchnie ograniczające przeszkody, dodatkowo będą sami udzielać odstępstw od wymogów dotyczących powierzchni ograniczających przeszkody dla obiektów stałych o charakterze czasowym lub ruchomych, co zapewni ich większy wpływ na kształtowanie ładu przestrzennego w okolicy lotniska (zgodnie z założeniami UE). Takie rozwiązania powinny przyczynić się do zwiększenia poziomu bezpieczeństwa w otoczeniu lotnisk.Dodatkowo umożliwienie uzyskania certyfikatu zgodnie z rozporządzeniem 139/2014 będzie wiązać się z możliwością zastosowania elastycznego podejścia do spełnienia wymagań określonych w podstawie certyfikacji (po spełnieniu warunków określonych w rozporządzeniu).Żegluga powietrzna:Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej jako właściciele lotniczych urządzeń naziemnych uzyskają możliwość skutecznej ich ochrony co zapewni bezpieczne zapewnianie służb. |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | Operacje lotnicze:Podwyższenie poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym oraz zwiększenie skuteczności systemu koordynacji rozkładów lotów. |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe  | Operacje lotnicze:Podniesienie poziomu bezpieczeństwa pasażerów w transporcie lotniczym wpływające na ich większy komfort i zadowolenie. Przyczyni się to rozwoju transportu lotniczego w RP, gdyż będzie on częściej wybierany przez pasażerów jako spełniający wysokie standardy bezpieczeństwa, co gwarantuje Prezes ULC jako kompetentny organ nadzorujący lotnictwo cywilne.LotniskaPodniesienie poziomu bezpieczeństwa w związku ze spełnieniem wymagań określonych w rozporządzeniu 139/2014, oraz poszerzeniem zadań zarządzających lotniskami w zakresie czynnego udziału w kształtowaniu polityki przestrzennej gmin dla terenów, na których znajduje się lotnisko oraz wyznaczone są powierzchnie ograniczające przeszkody.Możliwe zwiększenie atrakcyjności portów regionalnych co może przyczynić się do zwiększenia mobilności obywateli RP. |
| Niemierzalne | Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego/minister właściwy ds. transportu  | Zwiększenie zakresu zadań dla osób obecnie zatrudnionych w administracji publicznej (np. projektowane zmiany w zakresie personelu lotniczego, ochrony lotnictwa cywilnego i operacji lotniczych) spowodują zwiększenie obowiązków ULC m.in. na skutek większej liczby licencji, o które kandydaci będą mogli się ubiegać czy zatwierdzania zezwoleń.Zwiększenie liczby podmiotów podlegających nadzorowi Prezesa ULC podniesie koszty prowadzenia nadzoru, zatwierdzanie UPZ oraz wizja lokalna spowodują koszty związane z nakładem pracy i zwiększeniem zakresu obowiązków w ULC oraz Komendzie Głównej SG.Możliwość bardziej skutecznego egzekwowania przepisów prawa UE. |
| Przewoźnicy lotniczy  | Możliwość nałożenia kar finansowych w przypadku naruszania przez przewoźnika przepisów dot. taryf przewozu lotniczego lub slotów.Usunięcie obowiązku ustanowienia przewoźnika lotniczego z UE na terytorium RP spowoduje zniesienie obowiązku otwierania oddziału spółki zagranicznego przewoźnika lotniczego na terytorium RP. |
| Zarządzający lotniskami | Obowiązek wydawania odstępstw od wymogów dotyczących powierzchni ograniczających przeszkody dla obiektów stałych o charakterze czasowym lub ruchomych może generować nieznaczne koszty po stronie zarządzającego, jednakże już obecnie uczestniczy on w procesie podejmowania decyzji dotyczącej przeszkód, więc dodatkowy ewentualny nakład pracy w tym zakresie będzie niewielki.Kwestie związane z wysokością odszkodowań będą zależne od zawartych umów między właścicielem drzewa a zarządzającym i wielkości zadrzewienia. |
| Budżet państwa | Dostosowanie prawa krajowego do przepisów UE umożliwi uniknięcie/ograniczenie potencjalnych kar, jakie mogą zostać nałożone na Polskę za brak wdrożenia prawa UE w zakresie slotów i taryf. |
| Administracja publiczna | Nowe rozwiązania ze względu na ich transparentność spowodują polepszenie wizerunku administracji publicznej i prawodawstwa |
| Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej | Umożliwienie instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej osiągania przychodów z działalności w zakresie zapewniania terminalowych służb żeglugi powietrznej oraz ponoszenie kosztów z tym związanych adekwatnych do wielkości lotniska. |
| Jednostki samorządu terytorialnego | Możliwy wpływ na rozwój regionu poprzez potencjalne zwiększenie atrakcyjności mniejszych/regionalnych portów lotniczych. |
| Polska Agencja Żeglugi Powietrznej | Konieczność wypłaty ewentualnych odszkodowań lub wykupu nieruchomości, jeżeli, w związku z uchwaleniem planu miejscowego albo jego zmianą, w którym uwzględniono powierzchnie ograniczające zabudowę, dla terenu na którym znajduje się lotnicze urządzenie naziemne, korzystanie z nieruchomości lub jej części w dotychczasowy sposób lub zgodny z dotychczasowym przeznaczeniem stało się niemożliwe bądź istotnie ograniczone.  |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń  |  |
| 1. **Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu**
 |
| [ ]  nie dotyczy |
| Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności). | [ ]  tak[x]  nie[ ]  nie dotyczy |
| [x]  zmniejszenie liczby dokumentów [x]  zmniejszenie liczby procedur[x]  skrócenie czasu na załatwienie sprawy[ ]  inne:       | [x]  zwiększenie liczby dokumentów[x]  zwiększenie liczby procedur[x]  wydłużenie czasu na załatwienie sprawy[ ]  inne:       |
| Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.  | [ ]  tak[ ]  nie[x]  nie dotyczy |
| Komentarz:Prawa pasażerów – w sprawie tego samego stanu faktycznego i prawnego będzie prowadzone tylko jedno postępowanie, a nie tak jak jest obecnie wiele.Żegluga powietrznaOpracowanie ram prawnych dla systemu zachęt finansowych w ustawie – Prawo lotnicze może skutkować zwiększeniem liczby procedur (a także dokumentów i potrzebą dodatkowego czasu na załatwienie tych spraw). Konieczne będzie wykonanie procedury mającej na celu zastosowanie systemu zachęt (nałożenie kary lub przyznanie premii).Uchylenie przepisów dotyczących zapewniania lotniskowej służby informacji powietrznej, dostępności służby meteorologicznej oraz tworzenia lotniskowych cywilnych organów służb ruchu lotniczego na lotniskach kontrolowanych i niekontrolowanych nie wpłynie na liczbę procedur, ani dokumentów, przepisy te są zbędne, gdyż sprawy te będą załatwiane w oparciu o inne już obowiązujące przepisy UE i krajowe.Propozycja art. 86 ust. 10 pozwoli zmniejszyć liczbę procedur i dokumentów. Będzie to możliwe dzięki temu, że podmioty będą mogły występować bezpośrednio do Prezesa ULC z prośbą o opinię dotyczącą możliwości lokalizacji inwestycji. W obecnym stanie prawnym podmioty realizujące inwestycje występują do Prezesa ULC za pośrednictwem gmin, na terenie których realizują inwestycje. Obciążeniem dla podmiotów realizujących inwestycje będzie konieczność wniesienia opłaty lotniczej w wysokości 1047 złotych za wydanie takiej opinii. Szacowane roczne wpływy z opłaty lotniczej w tym zakresie dla Urzędu to ok. 150 000 złotych.Wprowadzone uregulowania prawne pozwolą na sformalizowanie procesu uzgadniania lokalizacji inwestycji w otoczeniu lotniczych urządzeń naziemnych.Personel lotniczy – poszerzenie liczby podmiotów kontrolowanych oraz zaostrzenie niektórych z obecnie obowiązujących procedur spowoduje zwiększenie ich liczby.Uchylenie regulacji dotyczących Transport lotniczy – spodziewane zmniejszenie liczby dokumentów dotyczy kwestii związanych z ustanowieniem przewoźnika unijnego, zezwoleniami na przewóz lotniczy oraz w części taryfami przewozu lotniczego. Zwiększenie liczby procedur związane jest z wdrożeniem sankcji. Zwiększenie liczby dokumentów dotyczy unijnego obowiązku posiadania TCO, tj. autoryzacji wydawanej przez EASA przewoźnikowi z kraju trzeciego, który zamierza wykonywać zarobkowy transport lotniczy do UE.Ochrona lotnictwa cywilnego: 1. poszerzenie katalogu kar spowoduje zwiększenie liczby procedur, gdyż większy katalog naruszeń będzie objęty wymogami proceduralnymi.;
2. wprowadzenie nowego obowiązku w postaci przeprowadzania procesu sprawdzenia przeszłości będzie powodowało zwiększenie liczby dokumentów, zarówno po stronie Prezesa Urzędu, jak i Komendanta Głównego SG, a także opracowania nowej procedury do jego przeprowadzania. Realizacja sprawdzenia przeszłości wydłuży również czas na załatwienie sprawy, z uwagi na zakres sprawdzenia przeszłości i konieczność sięgania przez Komendanta Głównego SG do zewnętrznych zbiorów urzędowych oraz baz danych.

Operacje lotnicze – poszerzenie grupy podmiotów podlegających nadzorowi Prezesa ULC, nałożenie w tym zakresie nowych obowiązków na Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.Technika lotnicza – zmniejszenie obciążeń administracyjnych poprzez rezygnację z wymogu przedkładania dokumentu zdatności do lotu przy wpisie statku powietrznego do rejestru cywilnych statków powietrznych. Przewidywane określenie wzoru wniosku o wydanie świadectwa hałasu ułatwi podmiotom przekazywanie niezbędnych informacji w tym zakresie.Lotniska – proponowane rozwiązania umożliwią zarządzającym lotniskami, o których mowa w art. 4 ust. 3a rozporządzenia 216/2008/WE uzyskanie certyfikatu zgodnie z rozporządzeniem 139/2014. Część zadań związanych z monitoringiem otoczenia zostanie przekazana zarządzającym lotniskami w celu zapewnienia konsultacji otoczenia lotniska, o których mowa w art. 8-10 rozporządzenia 139/2014, ustalania opłat lotniskowych związanych z usuwaniem drzew i krzewów oraz odszkodowań z tym związanych, monitorowania i zgłaszania obecności przeszkód lotniczych wznoszonych na terenie znajdującym się w granicach powierzchni ograniczających przeszkody, uczestniczenia w kształtowaniu polityki przestrzennej gmin dla terenów na których znajduje się lotnisko oraz wyznaczone są powierzchnie ograniczające przeszkody, wydawanie odstępstw od wymogów dotyczących powierzchni ograniczających przeszkody dla obiektów stałych o charakterze czasowym lub ruchomych, obowiązku usunięcia obiektu, który stał się przeszkodą lotniczą w wyniku budowy lub rozbudowy lotniska. Mając na uwadze wymagania UE, praktykę stosowaną w innych krajach przepisy w art. 87 częściowo przekazują zadania dotyczące uzgadniania powierzchni ograniczających przeszkody, wycinki drzew, oznakowania przeszkód lotniczych, w tym dźwigów, zarządzającym lotniskami i właściwym władzom administracji lokalnej.  |
| 1. **Wpływ na rynek pracy**
 |
| Szkolenie lotniczeZ względu na pojawienie się nowych rodzajów licencji pilota rekreacyjnego LAPL, co może w dalszej perspektywie czasowej (ale nie musi) przełożyć się na powstawanie nowych organizacji szkolenia lotniczego ATO (Approved Training Organisation – Zatwierdzone Organizacje Szkoleniowe) na zasadach rynkowych (popyt/podaż), a co za tym idzie nowych miejsc pracy dla wykwalifikowanej kadry lotniczej (instruktorów). Powyższe może zatem mieć również pozytywny wpływ na rozwój regionalny (regionalne lotniska/aerokluby – większa konkurencyjność).Transport lotniczyWpływ neutralnyOchrona lotnictwa cywilnegoBrak wpływu |
| 1. **Wpływ na pozostałe obszary**
 |
| [ ]  środowisko naturalne[ ]  sytuacja i rozwój regionalny[ ]  inne:       | [ ]  demografia[ ]  mienie państwowe | [ ]  informatyzacja[ ]  zdrowie |
| Omówienie wpływu |  |
| 1. **Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego**
 |
| W podstawowym zakresie wykonanie przepisów projektowanego aktu prawnego nastąpi w momencie wejścia w życie zmiany ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze. Dodatkowo, w zakresie:Transport lotniczy:Planowana zmiana w zakresie opłat terminalowych powinna zostać wdrożona do końca trzeciego kwartału 2014 r., tak aby możliwe było określenie opłat na lotniskach wyłączonych ze stosowania przepisów unijnych począwszy od roku 2015. W takiej sytuacji wykonanie aktu prawnego nastąpi już od pierwszego roku zastosowanego ewentualnie wyłączenia, tj. w 2015 r.Operacje lotnicze:W 2015 r. będzie przeprowadzany audyt standaryzacyjny EASA, który zbada m.in. implementację przepisów UE (rozporządzenia 965/2012), uprawnienia nadzoru lotniczego (art. 3 rozporządzenia nr 965/2012) oraz wdrożenie i skuteczność kar (art. 68 rozporządzenia nr 216/2008).Lotniska:W okresie przejściowym, tzn. do dnia 31 grudnia 2017 roku, lotniska certyfikowane będą mogły przedłużać ważność certyfikatu na podstawie przepisów krajowych, o których mowa w art. 59a ust. 1 pkt. 2 i ust. 5. W tym czasie jednakże będą musiały przejść proces certyfikacji potwierdzającej spełnianie wymagań, o których mowa w art. 59a ust. 1 pkt. 1. Pełne wykonanie ustawy nastąpi po wejściu w życie ww. przepisów UE, a także aktów wykonawczych do ustawy – (delegacja do wydania rozporządzenia, które ma na celu realizację zadań wynikających z art. 8-10 rozporządzenia UE 139/2014, zmiany niezbędnych rozporządzeń m.in. z art. 59a, 85, 92, 163, 187a oraz pełnego i skutecznego wdrożenia wymagań UE zarówno przez Urząd Lotnictwa Cywilnego jak i przez zarządzających lotniskami (zagadnienia te dotyczą m.in. systemu konsultacji i monitorowania otoczenia lotniska, w tym nie tylko przeszkód lotniczych, ale także zagospodarowania gruntów, zagrożeń powodowanych przez zwierzęta, organizacji systemu zgłaszania, gromadzenia, analizowania i rozpowszechniania informacji o bezpieczeństwie, oraz sposobu zgłaszania i zatwierdzania zmian na lotnisku). Efektywność określenia wymagań zostanie zweryfikowana przez EASA po 31 grudnia 2017 roku.  |
| 1. **W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?**
 |
| Ochrona lotnictwa cywilnego:Ewaluacja wyżej wymienionych zmian w przepisach nastąpi po 3 latach od ich wprowadzenia. Zostanie ona dokonana poprzez porównanie skali naruszeń przepisów oraz wpływów pieniężnych z tytułu nałożonych kar. Pod uwagę wzięte zostaną: stan z roku poprzedzającego wprowadzenie zmian oraz stan z każdego roku kalendarzowego od momentu nowelizacji do dnia ewaluacji (katalog kar).Ewaluacja wyżej wymienionych zmian w przepisach nastąpi po 3 latach od ich wprowadzenia. Zostanie ona dokonana poprzez sprawdzenie czasu realizacji sprawy, liczby wyznaczonych UPZ oraz skali nieprawidłowości w wykonywaniu przez nich zadań (aby zrewidować, czy sprawdzenie przeszłości było skuteczne). Pod uwagę wzięte zostaną: stan z każdego roku kalendarzowego od momentu nowelizacji do dnia ewaluacji (wyznaczenie UPZ).Ewaluacja wyżej wymienionych zmian w przepisach nastąpi po 5 latach od ich wprowadzenia. Zostanie ona dokonana poprzez sprawdzenie czasu ilości wyznaczeń dla UPZ oraz liczbie dokonanych wizji lokalnych w procesie walidacji ACC3 oraz RA3. Ponadto, ocenie poddana zostanie wysokość rzeczywistych kosztów, przede wszystkim związanych z wyjazdami służbowymi w celach przeprowadzenia ww. wizji lokalnej.Transport lotniczy:W okresie roku po wejściu w życie zmiany ustawy – brak toczących się postępowań w Komisji Europejskiej w zakresie niezgodności prawa polskiego z prawem UE (w tym umorzenie postępowań wszczętych przed wejściem w życie nowelizacji ustawy). W zakresie poprawy punktualności przewoźników lotniczych, ewaluacja nastąpi po wejściu w życie nowelizacji i upowszechnieniu na rynku przewoźników lotniczych wiedzy w zakresie nowych narzędzi Prezesa ULC w postaci możliwości nakładania sankcji. Zmniejszenie liczby skarg, zapytań pasażerów w zakresie konstruowania przez przewoźników oferty taryfowej będzie miernikiem w zakresie osiągnięcia celu w postaci zmniejszenie prawdopodobieństwa wprowadzenia pasażera w błąd. Ocena w zakresie finansowania służb żeglugi powietrznej na małych lotniskach nastąpi po podjęciu przez władze Polskie decyzji w sprawie wyłączenia zastosowania przepisów rozporządzeń unijnych do niektórych lotnisk i ustanowieniu opłat dla takich lotnisk, ewentualnie po uruchomieniu nowych lotnisk z zastrzeżeniem, że będzie ona wykonana po upływie roku, dla którego po raz pierwszy skorzystano z odroczenia. Ewaluacja efektów nastąpi po upływie dwóch pełnych sezonów operacyjnych od wejścia ustawy w życie. Zostaną zastosowane mierniki jakościowe. Zostaną przeprowadzone wywiady, w ramach których zostanie zbadane zadowolenie z wprowadzonych przepisów dla portów lotniczych, przewoźników lotniczych i koordynatora rozkładów lotów.Żegluga powietrzna:Ocena efektów wprowadzonej regulacji w zakresie ustanowienia stref ograniczonej zabudowy będzie weryfikowana w trakcie prowadzenia procesu uzgodnień lokalizacji inwestycji, zaś miernikiem będzie poprawność funkcjonowania lotniczych urządzeń naziemnych.Operacje lotnicze:Ocena efektów projektu w zakresie operacji lotniczych będzie następować w trakcie wykonywania bieżącego nadzoru nad podmiotami. Miernik stanowić będzie ilość stwierdzonych niezgodności u tych podmiotów w odniesieniu do wymogów przepisów prawa unijnego.Technika lotnicza:Ocena efektów projektu będzie następować w trakcie bieżącego prowadzenia rejestru cywilnych statków powietrznych, zaś miernikiem będzie ilość składanych wniosków o wpis do rejestru cywilnych statków powietrznych.Lotniska:Ocena efektów projektu możliwa będzie do wykonania po wydaniu przez ULC certyfikatów zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu 139/2014 oraz Decyzjach Dyrektora Wykonawczego EASA nr 2014/012/R oraz 2014/013/R określających wymagania szczegółowe (CS, AMC). ULC spodziewa się audytu standaryzacyjnego EASA, mającego na celu ocenę spełnienia wymagań przez władzę lotniczą, tj. nie wcześniej niż przed 1 stycznia 2018 roku (okres przejściowy wynikający z prawa UE). W zakresie zabezpieczenia otoczenia lotniska przed przeszkodami lotniczymi ewaluacja nastąpi po 2 latach od wejścia w życie ustawy i przekazania przewidzianych kompetencji zarządzającemu lotniskiem i starostom, nie wcześniej niż po upływie okresu przejściowego na wdrożenie rozporządzenia 139/2014. |
| 1. **Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)**
 |
| Transport lotniczy:Overview of  Terminal ANS Costs and Charges (2009-2014) for States participating in the SES Performance Scheme. <http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/single-sky/pru/publications/other/TNC-Overview-Nov2013.pdf>Lista podmiotów, do których zostanie skierowany projekt w ramach konsultacji publicznych. |