**Ocena skutków regulacji**

|  |  |
| --- | --- |
| **Nazwa projektu**Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego podlegających obowiązkowi certyfikacji**Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące**Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa**Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu**Marek Chodkiewicz, Podsekretarz Stanu **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu**Anita Grabowska-Wlaź, Radca Ministra, Departament Lotnictwa (tel. 226301322, e-mail: anita.grabowska-wlaz@mib.gov.pl)Michał Stokowski, główny specjalista, Departament Prawno-Legislacyjny ULC, (tel. 225207502, email: mstokowski@ulc.gov.pl ) | **Data sporządzenia**03.11.2017**Źródło:** art. 59a ust. 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2017 r. poz. 959 i 1089)**Nr w wykazie prac legislacyjnych MIiB**101 |
| **OCENA SKUTKÓW REGULACJI** |
| 1. **Jaki problem jest rozwiązywany?**
 |
| Obowiązujące rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 sierpnia 2013 r. *w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego podlegających obowiązkowi certyfikacji* (Dz. U. poz. 1020), które określa wymagania techniczne i eksploatacyjne dla lotnisk użytku publicznego podlegających obowiązkowi certyfikacji, nie uwzględnia zmian wprowadzonych do Załącznika 14 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212 i 214, z późn. zm.), zwanej dalej „Konwencją chicagowską”, przez Radę Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w wersji z 2013 r. Istnieje brak doprecyzowania zakresu stosowania tego rozporządzenia w związku z wejściem w życie przepisów unijnych dotyczących certyfikacji lotnisk. |
| 1. **Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt**
 |
| Uchylenie dotychczas obowiązującego rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 sierpnia 2013 r. *w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego podlegających obowiązkowi certyfikacji* wydanego na podstawie art. 59a ust. 5 ustawy - Prawo lotnicze oraz wydanie nowego rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa *w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego podlegających obowiązkowi certyfikacji.* Zmiany w projekcie w odniesieniu do obowiązującego rozporządzenia dotyczą większości przepisów, dlatego proponuje się wydanie nowego rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa *w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego podlegających obowiązkowi certyfikacji*. |
| 1. **Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?**
 |
| Zgodnie z art. 37 Konwencji chicagowskiej wszystkie Państwa należące do ICAO (188) są zobowiązane do wdrożenia, w możliwie największym zakresie, norm i zalecanych metod postępowania zawartych w Załącznikach do Konwencji chicagowskiej oraz w zmianach wprowadzanych przez ICAO. Sposób wdrożenia w poszczególnych krajach różni się ze względu na systemy i kulturę prawną. Niemniej jednak wszystkie kraje wdrożyły większość norm i zaleceń Załącznika 14 do Konwencji chicagowskiej i powiadomiły ICAO o istniejących różnicach, zgodnie z obowiązkiem zawartym w art. 38 Konwencji chicagowskiej. |
| 1. **Podmioty, na które oddziałuje projekt**
 |
| **Grupa** | **Wielkość** | **Źródło danych** | **Oddziaływanie** |
| Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego | 1 | Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego | Bez zmian |
| Lotniska certyfikowane(operatorzy lotnisk) | Lotniska użytku publicznego posiadające certyfikat wydany zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 216/2008/WE.Lotniska użytku publicznego, które otrzymały zezwolenie, o którym mowa w art. 4 ust. 3b rozporządzenia 216/2008/WE | Rejestr lotnisk cywilnych i rejestr certyfikatów wydanych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego | Konieczność dostosowania lotnisk do nowych wymagań technicznych i eksploatacyjnych |
| 1. **Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji**
 |
| Konsultacje publiczne zostaną przeprowadzone zgodnie z trybem przewidzianym w Regulaminie Pracy Rady Ministrów i obejmą następujące podmioty:1. Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”, ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa;
2. Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy, ul. Słowackiego 200, 80-298 Gdańsk;
3. Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach, ul. Wolności 90, 42-625 Ożarowice;
4. Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II, ul. Kpt. M. Medweckiego 1, 32-083 Balice;
5. Port Lotniczy Poznań-Ławica, ul. Bukowska 285, 60-189 Poznań;
6. Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta, ul. Gen. S. Maczka 35, 94-328 Łódź;
7. Port Lotniczy „Rzeszów - Jasionka”, Jasionka 942, 36-002 Jasionka;
8. Port Lotniczy Szczecin - Goleniów, Glewice, 72-100 Goleniów;
9. Port Lotniczy Wrocław S.A., ul. Graniczna 190, 54-530 Wrocław;
10. Port Lotniczy Zielona Góra - Babimost, skr. poczt. 4, 66-110 Babimost;
11. Port Lotniczy Warszawa - Modlin, ul. Gen. W. Thommee 1A, 05-105 Nowy Dwór Mazowiecki;
12. Port Lotniczy Lublin SA, ul. Króla Jana III Sobieskiego 1, 21-040 Świdnik;
13. Port Lotniczy Radom S.A., ul. Żeromskiego 53, 26-600 Radom;
14. Port Lotniczy Szczytno-Mazury, Szymany 150, 12-100 Szczytno;
15. Port Lotniczy Bydgoszcz SA, ul. Paderewskiego 1, 86-005 Białe Błota; fax: 52 365 46 19;
16. Związek Regionalnych Portów Lotniczych, Al. Korfantego 38, 40-161 Katowice;
17. Stowarzyszenie „Inicjatywa dla Infrastruktury”, Pl. Bankowy 2, 00-095 Warszawa;
18. Stowarzyszenie Polskich Kontrolerów Ruchu Lotniczego POLATCA, ul. Wieżowa 8 lok. C104;
19. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
20. Aeroklub Polski, ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa.

Wyniki z przeprowadzonych konsultacji publicznych zostaną omówione w raporcie z konsultacji publicznych dołączonym do projektu.  |
| 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 |
| budżet państwa | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | 0 |
| JST | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | 0 |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | 0 |
| **Wydatki ogółem** | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | 0 |
| budżet państwa | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | 0 |
| JST | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | 0 |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | 0 |
| **Saldo ogółem** | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | 0 |
| budżet państwa | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | 0 |
| JST | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | 0 |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | 0 |
| Źródła finansowania  | Nie dotyczy. |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń |  |
| 1. **Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe**
 |
| Niniejszy projekt nie ma wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość oraz na rodzinę i gospodarstwa domowe. Dotyczy on tylko lotnisk podlegających obowiązkowi certyfikacji, w tym zwłaszcza ich właścicieli i zarządzających lotniskami.Niniejszy projekt jest nowelizacją istniejącego rozporządzenia, z tego względu przy rozpatrywaniu ewentualnych obciążeń finansowych związanych z wdrożeniem nowych wymagań należy brać pod uwagę wyłącznie **zmiany** **i nowe wymagania** wprowadzone w tym projekcie. Jak wspomniano w pkt 3 uzasadnienia są to przede wszystkim zmiany wprowadzone przez ICAO do Załącznika 14 Tom I (od 1 do 13A) i Tom II (od 1 do 7).Zmiany te nie nakładają na zarządzających lotniskami wymagań, które wiązałyby się z **poniesieniem** dużych nakładów finansowych ani też obowiązku instalowania nowych urządzeń czy rozbudowy infrastruktury lotniskowej.Tylko niektóre nowe wymagania ICAO wiążą się z pewnymi kosztami, ale zostały one objęte okresem przejściowym do dnia 1 stycznia 2020 r. Wymagania te dotyczą m.in.: bardziej wyrazistego (wzmocnionego) oznakowania linii środkowej drogi kołowania (5.2.8.9), prostych świateł strefy przyziemienia (5.3.14), świateł linii środkowej drogi kołowania (5.3.17.8), świateł ochronnych drogi startowej w układzie A lub B (5.3.23.2) oraz poprzeczek zakazu wjazdu (5.3.29), jeśli dane elementy są stosowane na lotnisku. Należy w tym kontekście dodać, że nie wszystkie lotniska są takie same. Do każdego z lotnisk stosuje się inny zakres wymagań, w zależności od rodzaju lotniska, kodu referencyjnego i rodzaju wykonywanych operacji oraz posiadanej infrastruktury lotniczej.Pozostałe wymagania zobowiązują do zmiany procedur, zapisów w instrukcji operacyjnej oraz przeszkolenia w tym zakresie zainteresowanego personelu. Natomiast nie powodują one dodatkowych bezpośrednich obciążeń finansowych dla zarządzających lotniskami.Okresem przejściowym objęto także, wymaganie zawarte w pkt 1.7 Załącznika 14 do Konwencji chicagowskiej tom I, wprowadzone zmianą 12-tą. Dotyczy ono operacji statków powietrznych, które przekraczają certyfikowane charakterystyki lotniska. Okres przejściowy do dnia 1 stycznia 2020 r. umożliwi zarządzającym lotniskami zmianę odpowiednich procedur i stosowanie tych wymagań na lotniskach.Wymagania wprowadzane w niniejszym projekcie nie wymagają dużych nakładów finansowych, ale ich wdrożenie na lotniskach wpłynie pozytywne na poprawę bezpieczeństwa i efektywności operacji lotniczych.  |
| 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 | Nie dotyczy. |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | Nie dotyczy. |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe  | Nie dotyczy. |
| Niemierzalne |  | Nie dotyczy. |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń  | Nie dotyczy. |
| 1. **Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu**
 |
| [x]  nie dotyczy |
| Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności). | [ ]  tak[x]  nie[ ]  nie dotyczy |
| [ ]  zmniejszenie liczby dokumentów [ ]  zmniejszenie liczby procedur[ ]  skrócenie czasu na załatwienie sprawy[ ]  inne:       | [ ]  zwiększenie liczby dokumentów[ ]  zwiększenie liczby procedur[ ]  wydłużenie czasu na załatwienie sprawy[ ]  inne:       |
| Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji. | [ ]  tak[ ]  nie[x]  nie dotyczy |
| Komentarz: Nie dotyczy. |
| 1. **Wpływ na rynek pracy**
 |
| Projektowana zmiana rozporządzenia nie ma wpływu na rynek pracy. |
| 1. **Wpływ na pozostałe obszary**
 |
| [ ]  środowisko naturalne[ ]  sytuacja i rozwój regionalny[ ]  inne: nie dotyczy | [ ]  demografia[ ]  mienie państwowe | [ ]  informatyzacja[ ]  zdrowie |
| Omówienie wpływu | Nie dotyczy. |
| 1. **Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego**
 |
| Planuje się, aby nowe rozporządzenie weszło w życie po upływie 90 dni od dnia ogłoszenia.Niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie w tym samym terminie, co procedowane równolegle rozporządzenia wydawane na podstawie art. 59a ust. 6 i art. 59a ust. 7 ustawy - Prawo lotnicze. |
| 1. **W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?**
 |
| Nie dotyczy. |
| 1. **Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)**
 |
| Brak. |