**Ocena skutków regulacji (OSR)**

|  |  |
| --- | --- |
| **Nazwa projektu**Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej 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. 22 6301322, e-mail: anita.grabowska-wlaz@mib.gov.pl)Michał Stokowski, główny specjalista, Departament Prawno-Legislacyjny ULC, (tel. 22 5207502,email: mstokowski@ulc.gov.pl ) | **Data opracowania**02.10.2017**Źródło:** art. 59a ust. 6 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2017 r. poz. 959 i 1089)**Nr w wykazie prac legislacyjnych MIiB**poz. 100 |
| **OCENA SKUTKÓW REGULACJI** |
| 1. **Jaki problem jest rozwiązywany?**
 |
| Brak wdrożenia do krajowego systemu prawnego nowych wymagań międzynarodowych dla lotnisk, wprowadzonych przez Radę ICAO do Załącznika 14 do Konwencji Chicagowskiej po 2013 r., tj.: zmiany:11A, 11B, 12 oraz 13A do Tomu I oraz zmiany 5, 6 i 7 do Tomu II. |
| 1. **Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt**
 |
| Uchylenie dotychczas obowiązującego *rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 18 czerwca 2013 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych w stosunku do lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji* wydanego na podstawie art. 59a ust. 6 ustawy - Prawo lotnicze oraz wydanie nowego *rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej 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 wprowadzanych przez ICAO zmianach. Sposób wdrożenia w poszczególnych krajach różni się ze względu na różne 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 wynikającym z 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 użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji (zarządzający lotniskami) | 4 lotniska użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji (Radom, Mielec, Kaniów, Białystok Krywlany) | Rejestr lotnisk cywilnych i rejestr wydanych certyfikatów 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**
 |
| Projekt rozporządzenia w ramach konsultacji publicznych podmiotami został skierowany do następujących podmiotów:1. Port Lotniczy Radom S.A., ul. Kaszubska 2, 26-600 Radom;
2. Bielski Park Technologiczny Lotnictwa, Przedsiębiorczości i Innowacji Sp. z o.o., ul. Stefana Kóski 43, 43-512 Kaniów;
3. Lotnisko Mielec Sp. z o.o., ul. Lotniskowa 30, 39-300 Mielec;
4. Dowództwo Sił Powietrznych, ul. Żwirki i Wigury 103, 00-912 Warszawa;
5. Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP, ul. Żwirki i Wigury 1C, 00-912 Warszawa;
6. WSK "PZL-Świdnik" S.A., ul. Kolejowa 3, 21-040 Świdnik;
7. Związek Regionalnych Portów Lotniczych, Al. Korfantego 38, 40-161 Katowice;
8. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
9. Aeroklub Polski , ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
10. Aeroklub Krainy Jezior, Lotnisko Kętrzyn Wilamowo, 11-400 Kętrzyn;
11. Aeroklub Poznański im. Wandy Modlibowskiej, Lotnisko Kobylnica, 62-006 Kobylnica;
12. Aeroklub Rybnickiego Okręgu Węglowego, ul. Żorska 332, 44-200 Rybnik, skr. poczt. 117;
13. Aeroklub Zagłębia Miedziowego w Lubinie, ul. Spacerowa 9, 59-301 Lubin;
14. Biuro Projektowo-Konsultingowe Lotnisk Avia-Projekt, ul. Inżynierska 65/7, 53-230 Wrocław;
15. ILF Consulting Engineers Polska Sp. z o.o., ul. Postępu 15B, 02-676 Warszawa;
16. Instytut Techniki Wojsk Lotniczych, ul. Księcia Bolesława 6, 01-494 Warszawa;
17. Ośrodek Kształcenia Lotniczego Politechniki Rzeszowskiej, Rzeszów - Jasionka 915, 36-001 Trzebownisko;
18. Polconsult Sp. z o.o., ul. Grójecka 34, 02-308 Warszawa;
19. Samodzielna Pracownia Usług Projektowych, ul. Modlińska 190 lok. 214A, 03-119 Warszawa;
20. Stowarzyszenie „Inicjatywa dla Infrastruktury”, Pl. Bankowy 2, 00-095 Warszawa,
21. Strefa Aktywności Gospodarczej Sp. z o.o., Al. Rzeczypospolitej 116, 59-220 Legnica.

Wyniki konsultacji publicznych zostaną omówione w załączonym do projektu Raporcie z konsultacji. |
| 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 ani też na rodzinę i gospodarstwa domowe. Dotyczy on tylko lotnisk o ograniczonej certyfikacji, w tym zwłaszcza ich właścicieli i zarządzających tymi lotniskami.Niniejszy projekt jest nowelizacją istniejącego rozporządzenia, które określa wymagania dla lotnisk o ograniczonej certyfikacji. 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 (zmiana:11A, 11B i 12) i Tom II (zmiana 5 i 6).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 ujęte w zmienionym Załączniku 14 tom 1, wiążą się z pewnymi kosztami, ale zostały one objęte okresem przejściowym do dnia 1 stycznia 2020 r. Wymagania te dotyczą min.: 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), poprzeczki zatrzymania (5.3.20.7), świateł ochronnych drogi startowej w układzie A lub B (5.3.23.2 i 5.3.23.3) oraz poprzeczek zakazu wjazdu (5.3.29), jeśli dane elementy są stosowane na lotnisku. Należy tutaj dodać, że nie wszystkie lotniska są takie same, dlatego ww. zmiany dotyczą tylko wybranych lotnisk. Do każdego lotnisk stosuje sie innym zakres wymagań, w zależności od rodzaju lotniska, kodu referencyjnego i rodzaju wykonywanych operacji, oraz posiadanej infrastruktury lotniczej.Jeśli chodzi o pozostałe wymagania wprowadzane w niniejszym projekcie to dotyczą one zmiany procedur, zapisów w instrukcji operacyjnej oraz przeszkolenia zainteresowanego personelu. Nie powodują one dodatkowych bezpośrednich obciążeń finansowych dla zarządzających lotniskami. Wymagania wprowadzane w niniejszym projekcie nie wymagają dużych nakładów finansowych. Ich wdrożenie jest niezbędne w celu utrzymania jednolitych standardów na lotniskach, co 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[ ]  nie[x]  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 zmian 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. 5 i art. 59a ust. 7 ustawy - Prawo lotnicze. Dodatkowo dla części wymagań przewidziano stosowanie ich od dnia 1 stycznia 2020 r. |
| 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.)**
 |
|  |