**Uzasadnienie**

1. **Wyjaśnienie potrzeby i celu nowelizowania rozporządzenia**

Wydane na podstawie art. 59a ust. 6 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2016 r. poz. 605, z późn. zm.) *rozporządzenie 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* (Dz. U. poz. 799), powinno zostać w całości zmienione w związku z koniecznością wdrożenia do krajowego systemu prawnego, nowych norm i zalecanych metod postępowania wprowadzonych ostatnio przez Radę Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) do Załącznika 14 „Lotniska” (Tom I i II) do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., zwanego dalej „Załącznikiem 14”.

Lotniska, dla których Prezes Urzędu wydaje decyzję o ograniczonej certyfikacji, co do zasady nie podlegają wymaganiom międzynarodowym, w tym wymaganiom określonym przez ICAO, ani też przepisom prawa Unii Europejskiej dla lotnisk. Rozporządzenie to zostało jednak oparte na wieloletnich doświadczeniach międzynarodowych w zakresie projektowania i eksploatacji lotnisk określonych w Załączniku 14.

Ze względu na otrzymywane uwagi od zarządzających lotniskami o ograniczonej certyfikacji (bez nawierzchni sztucznej) oraz od użytkowników tych lotnisk, w proponowanych przepisach rozporządzenia uszczegółowiono lub dodano wymagania dla niektórych elementów infrastruktury lotniska, szczególnie w zakresie dróg kołowania i wskaźników kierunku wiatru.

Niniejsze rozporządzenie, podobnie jak rozporządzenie wydawane na podstawie art. 59a ust. 5 ustawy – Prawo lotnicze dotyczące lotnisk podlegających obowiązkowi certyfikacji oraz rozporządzenie wydawane na podstawie art. 59a ust. 7 ustawy – Prawo lotnicze dotyczące lotnisk użytku wyłącznego, odnoszą się obecnie do tego samego wydania Załącznika 14 tom I i II, ogłoszonego w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Z tego powodu te trzy rozporządzenia są procedowane równolegle i powinny wejść w życie w tym samym terminie. Aktualne wersje Załącznika 14 Tom I i II zostaną opublikowane w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego przed wejściem w życie tych rozporządzeń.

1. **Przedstawienie rzeczywistego (faktycznego) stanu w dziedzinie, która ma zostać uregulowana**

*Rozporządzenie 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* dotyczy lotnisk użytku publicznego, które nie podlegają obowiązkowi certyfikacji zgodnie z wymaganiami UE. Aktualnie obowiązujące rozporządzenie odnosi się do niżej wymienionych wersji Załącznika 14:

* Tom I „Projektowanie i eksploatacja lotnisk” wydanie piąte z 2009 r. (obejmujące zmiany od 1 do 10B włącznie), ogłoszone w obwieszczenia nr 4 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 lutego 2011 r. (Dz. Urz. ULC z 2011 r. Nr 4, poz. 4);
* Tom II „Lotniska dla śmigłowców” wydanie trzecie z 2009 r. (obejmujące zmiany od 1 do 4 włącznie), ogłoszone w obwieszczeniu nr 31 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2010 r. (Dz. Urz. ULC z 2010 r. Nr 25, poz. 100).

Niniejszy projekt ma na celu uaktualnienie przedmiotowego rozporządzenia i wdrożenie nowych norm i zaleceń Załącznika 14 wprowadzonych zamianą: nr 11A z dnia 14.11.2013 r, nr 11B z dnia 13.11.2014 r. i nr 12 z dnia 13.07.2015 r. do Tomu I „Projektowanie i eksploatacja lotnisk”, oraz zmianą: nr 5 z dnia 14.11.2103 i nr 6 z dnia 13.11.2014 r. do Tomu II „Lotniska dla śmigłowców”.

1. **Wskazanie różnic pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym,**

Zmiana 11A do Załącznika 14 Tom I zmienia lub wprowadza nowe, niżej wymienione wymagania dla lotnisk dla samolotów.

1. W rozdziale 1 wprowadzono nowe definicje, w tym: miejsca niebezpiecznego, danych kartograficznych lotniska i klasyfikację spójności oraz drogi startowej przyrządowej i nieprzyrządowej. Ponadto wymagania dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem przeniesiono do Załącznika 19 do Konwencji.
2. W rozdziale 2 wprowadzono przepisy dotyczące udostępniania danych kartograficznych lotniska oraz zmieniono klasyfikację spójności danych lotniczych. Zmieniono kategorię maksymalnego dopuszczalnego ciśnienia w oponach oraz sposób oceny stanu nawierzchni drogi startowej.
3. W rozdziale 3 zmieniono wymagania dotyczące pomiaru charakterystyki tarcia nawierzchni drogi startowej oraz wymagania dotyczące strefy bezpieczeństwa końca drogi startowej (RESA)
4. W rozdziale 5 wprowadzono wymagania dotyczące bardziej wyrazistego oznakowania linii środkowej drogi kołowania, jeśli jest ono zapewniane (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)
5. W rozdziale 10 wprowadzono wymagania dotyczące utrzymania nawierzchni drogi startowej i zapewnienia charakterystyki tarcia o minimalnym współczynniku tarcia nawierzchni (10.2.3-5), usuwania zanieczyszczeń z drogi startowej (10.3.1, 10.3.4)
6. W dodatku 1 określono wymagania dla kolorów i chromatyczności naziemnych świateł LED-owych (2.1) stosowanych na lotnisku.
7. W załączniku A zmieniono znacznie wskazówki merytoryczne dotyczące:

* oceny charakterystyk tarcia nawierzchni sztucznych pokrytych warstwą śniegu, błota pośniegowego, lodem i szronem (Sekcja 6),
* określania charakterystyk tarcia nawierzchni dla celów konstrukcyjnych i naprawczych (budowy i eksploatacji) (Sekcja 7).
* charakterystyk dotyczących odprowadzania wody z pola ruchu naziemnego i obszarów przylegających (Sekcja 8)
* strefy bezpieczeństwa końca drogi startowej (RESA) (Sekcja 10)

Zmiana 11B do Załącznika 14 Tom I dotyczy przede wszystkim poprawionych definicji drogi startowej z podejściem nieprecyzyjnym i z podejściem precyzyjnym w związku z nową klasyfikacją podejścia do lądowania.

Zmiana 12 do Załącznika 14 Tom I, dotyczy wdrożenia nowego podręcznika ICAO, tj.: *„Procedury służb żeglugi powietrznej — Lotniska*” (*PANS-Aerodromes) Doc 9981.* Podręcznik ten nie został wprowadzony przez ICAO jako obowiązkowa norma (Rozdział 1, podrozdział 1.7) dlatego będzie traktowany, jako materiał informacyjny zalecany do stosowania na lotniskach.

Zmiana nr 5 do Załącznika 14 Tom II dotyczy min. niżej wymienionych wymagań dla lotnisk dla śmigłowców.

1. w rozdziale 1 zmieniono definicje: trasy kołowania śmigłowca, lotniska dla śmigłowców na platformie, wysokości lotniska dla śmigłowców, klasyfikacji spójności danych lotniczych, podejście typu “punkt w przestrzeni”, drogi startowej typu FATO i lotniska dla śmigłowców na powierzchni płaskiej.
2. jakość i spójność danych lotniczych, charakterystyki fizyczne lotniska dla śmigłowców na platformie i na jednostce pływającej.
3. środowisko przeszkód lotniczych, w tym wymagania dotyczące powierzchni ograniczających przeszkody oraz dla obszarów i sektorów.
4. pomoce wzrokowe, w tym: oznakowanie obszaru pracy wyciągarki, oznakowanie identyfikacyjne lotniska dla śmigłowców, oznakowanie maksymalnej dopuszczalnej masy, oznakowanie wartości-D, oznakowanie wymiarów FATO, oznakowanie i oznaczniki obwodu FATO dla lotnisk dla śmigłowców na powierzchni płaskiej, oznakowanie punktu celowania, oznakowanie punktu przyziemienia/postoju, oznakowanie nazwy lotniska dla śmigłowców, oznakowanie sektora wolnego od przeszkód na lotnisku dla śmigłowców na platformie *(chevron)*, oznakowanie nawierzchni lotniska dla śmigłowców na platformie i na jednostce pływającej, oznakowanie sektora, na którym nie wolno lądować na lotniskach na platformie, oznakowanie i oznaczniki dróg kołowania śmigłowców po ziemi, oznakowanie i oznaczniki dróg kołowania śmigłowców w powietrzu, oznakowanie stanowisk postojowych dla śmigłowców, wzrokowy wskaźnik ścieżki podejścia,
5. wprowadzono Dodatek 2 „Międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania dla przyrządowych lotnisk dla śmigłowców z podejściem nieprecyzyjnym i/lub precyzyjnym i odlotami według wskazań przyrządów”.

Zmiana nr 6 do Załącznika 14 Tom II poprawia definicję dotyczącą punktu referencyjnego lotniska dla śmigłowców i miejsca lądowania oraz wymagania dotyczące danych lotniczych lotniska dla śmigłowców, a także znacznej mierze zmienia „Wymagania dotyczące jakości danych lotniczych” zawarte w Dodatku 1.

Oprócz ww. zmian związanych z wymaganiami ICAO, w projekcie wprowadzono niżej wymienione zmiany merytoryczne dotyczące eksploatacji lotniska.

W § 17 dodano przepisy, określające sposób wyznaczania długości deklarowanych dla dróg startowych na lotniskach dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej.

W § 20 ust. 1 pkt 3 zwiększono dopuszczane nachylenie podłużne drogi startowej z 15% na 18 % dla lotnisk położonych w obszarach górskich, które nie są wykorzystywane do lotów handlowych. Zmiana ta wynika z odmiennych warunków eksploatacji lotnisk z drogą startową bez nawierzchni sztucznej, położonych w obszarach górskich, pod warunkiem podstawowego ich wykorzystywania jedynie do lotów sportowych, rekreacyjnych lub szkoleniowych, w zakresie różnicy między najwyżej i najniżej położonymi punktami linii środkowej drogi startowej. Poprawiony zapis urzeczywistnia aktualnie już istniejące warunki spadku podłużnego drogi startowej dla specyficznych, wskazanych powyżej rodzaju lotnisk.

W § 23 ust. 3 zwiększono parametr maksymalnego ciśnienia jednostkowego na powierzchnię drogi startowej z „6 kG/cm2” do „10 kG/cm2”. Zmiana zapisu wynika z potrzeby zwiększenia możliwości wykorzystania lotniska z drogą startową bez nawierzchni sztucznej w zakresie przyjmowania większego wachlarza rodzajów statków powietrznych.

W § 27 oraz w załączniku 3, dodano przepisy, które precyzują wymogi stosowania wskaźnika kierunku wiatru na lotniskach z drogą startową bez nawierzchni sztucznej.

W § 29 zwiększono wymagania dotyczące poziomu światłości świateł krawędziowych, początku i końca drogi startowej, z 25 na 35 kandeli. Zmiana ta została wprowadzona, aby zwiększyć bezpieczeństwo operacji lotniczych w nocy przy jednoczesnym rozszerzeniu spektrum eksploatowanych statków powietrznych na lotniska użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji.

Przy okazji niniejszej nowelizacji zmieniono strukturę rozporządzenia, w tym usunięto rozdział drugi, zmieniono kolejność rozdziałów oraz poprawiono brzmienie niektórych przepisów, mając na uwadze zapewnienie większej przejrzystości i spójności projektowanych przepisów.

1. **Zakres regulacji.**

Biorąc pod uwagę, iż wytyczne zawarte w delegacji do wydania rozporządzenia wskazują, że wymagania dla lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji mają być uzależnione od typu i charakterystyk lotniska oraz rodzaju ruchu lotniczego - projekt rozporządzenia określa osobno wymagania dla lotnisk posiadających drogę startową o nawierzchni sztucznej, lotnisk z drogą startową bez nawierzchni sztucznej (o nawierzchni naturalnej) oraz lotnisk dla śmigłowców. Ze względu na rodzaj wykonywania operacji lotniczych rozróżniono wymagania dla lotnisk eksploatowanych tylko w dzień oraz dla lotnisk wykorzystywanych także w nocy. Zastosowano również szczególne wymagania dla lotnisk, na których wykonywane są loty handlowe. Projektowane rozporządzenie posługuje się technicznym podziałem lotnisk ze względu na kod referencyjny i tym samym wiele wymagań jest uzależnionych od kodu referencyjnego danego lotniska.

Projekt rozporządzenia został podzielony na pięć rozdziałów określających odpowiednio:

1. przepisy ogólne;
2. wymagania dla lotnisk dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej;
3. wymagania dla lotnisk dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej;
4. wymagania dla lotnisk dla śmigłowców;
5. przepisy przejściowe i końcowe.

**Rozdział 1** określa zakres regulacji i wyjaśnienie pojęć używanych na potrzeby niniejszego rozporządzenia.

**Rozdział 2** określa wymagania techniczne i eksploatacyjne dla lotnisk dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej.

Przepis § 4 wskazuje normy i zalecane metody postępowania oraz wskazówki merytoryczne Załącznika 14 ICAO tom I mające zastosowania do lotnisk dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej. Mając na uwadze charakter operacji lotniczych na lotniskach o ograniczonej certyfikacji, wymagania dla tych lotnisk zostały złagodzone poprzez wyłączenie lub ograniczenie stosowania niektórych norm i zaleceń Załącznika 14.

Przepis § 5 ust. 1 określa wymagania dla płyt postojowych, płaszczyzn zawracania, stanowisk odladzania, dróg kołowania oraz stanowiska do odladzania o nawierzchni sztucznej, jeśli występują one na lotnisku dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej.

Przepisy § 6–11 uszczegóławiają zakres i sposób realizacji wybranych wymagań dla lotnisk dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej, wynikające z Załącznika 14 Tom I

**Rozdział 3** określa wymagania dla lotnisk dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej.

Przepisy § 12–23określają podstawowe zasady projektowania lotniska dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej, które mają kluczowe znaczenie dla bezpiecznego wykonywania operacji lotniczych. Wymagania te dotyczą w szczególności: wyznaczania dróg startowych, określania ich długości i szerokości, kształtu i wymiarów pola wzlotów, kodu referencyjnego lotniska, dopuszczalnego nachylenia podłużnego i poprzecznego drogi startowej oraz jego zmiany oraz wytrzymałości nawierzchni pola wzlotów.

Przepis § 24 – 26 określa zasady stosowania oznaczników pola wzlotów, w tym dróg startowych i dróg kołowania.

Przepis § 27 (oraz załącznik nr 2) określa wymagania dla wskaźnika kierunku wiatru.

Przepis § 28 określa wymagania dla zabezpieczenia pola wzlotów.

Przepis § 29 określa wymagania dla lotnisk dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej użytkowanych w porze nocnej, w tym świateł drogi startowej i dróg kołowania.

Przepis § 30 określa wymagania dotyczące systemu zasilania elektroenergetycznego pomocy nawigacyjnych.

Przepis § 31 określa wymagania dotyczące ochrony lotniska przed nieuprawnionym wtargnięciem osób, pojazdów lub zwierząt.

**Rozdział 4** projektu określa wymagania techniczne i eksploatacyjne dla lotnisk dla śmigłowców, dla których Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wydał decyzję o ograniczonej certyfikacji.

Przepisy § 32 wskazują normy i zalecane metody postępowania Załącznika 14 tom II, mające zastosowanie do lotnisk dla śmigłowców w Polsce (o ograniczonej certyfikacji).

Przepisy § 33−38 uszczegółowiają lub uzupełniają wymagania o których mowa w § 32 w zakresie nawierzchni lotniska, długości deklarowanych, strefy podejścia końcowego i startu (FATO), strefy przyziemienia i wznoszenia (TLOF), powierzchni zabezpieczenia przeszkodowego oraz zabezpieczenia lotniska przed wtargnięciem nieuprawnionych osób, pojazdów lub zwierząt mogących stanowić zagrożenie dla statków powietrznych.

**Rozdział 5** projektu określa przepisy przejściowe i końcowe.

W § 39 dodano przepis przejściowy określający, że do postępowań o wydanie lub wznowienie ważności certyfikatu dla lotniska użytku publicznego, wszczętych i niezakończonych, stosuje się przepisy niniejszego rozporządzenia. Rozwiązanie takie wydaje się właściwe, ze względu na zakres merytoryczny zmian w niniejszym projekcie rozporządzenia. Przepis ten został dodany w związku z § 30 znowelizowanego ostatnio „*Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie Zasad techniki prawodawczej*”.

Przepis § 40 określa, że część wymagań dla lotnisk dla samolotów wynikających z Załącznika 14 Tom I, ma zastosowanie od dnia 1 stycznia 2018. Wymagania te dotyczą min. geometrii dróg startowych, dlatego też podobny okres dostosowawczy został zaproponowany w projekcie rozporządzenia w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego podlegających „pełnej certyfikacji” (z art. 59a ust. 5 ustawy – Prawo lotnicze). W celu uniknięcia sytuacji, w której łagodniejsze wymagania obowiązywałyby dla lotnisk certyfikowanych niż dla lotnisk o „ograniczonej certyfikacji”, zaproponowano analogiczny przepis przejściowy.

1. **Przewidywane skutki prawne wejścia w życie rozporządzenia.**

Wymagania Załącznika 14, wdrażane w niniejszym projekcie, są wynikiem długotrwałych prac zespołów i grup zadaniowych powołanych przez ICAO, opierają się na doświadczeniach lotniczych wielu krajów oraz branży lotniczej. Ich głównym celem jest umożliwienie stosowania na lotniskach nowych systemów (np. podejścia do lądowania), procedur i rozwiązań technicznych mających na celu zapewnienie ciągłości i efektywności oraz poprawę bezpieczeństwa operacji lotniczych. Nowe wymagania dla lotnisk określone w tym rozporządzeniu wpłyną pozytywnie na poprawę bezpieczeństwa operacji lotniczych.

1. **Przedstawienie projektu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia, jeżeli obowiązek taki wynika z odrębnych przepisów.**

Nie dotyczy.

1. **Oświadczenie organu wnioskującego, co do zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej:**

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

1. **Ocena organu uprawnionego do opracowania projektu rozporządzenia, czy projekt ten podlega notyfikacji zgodnie z przepisami dotyczącymi funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.**

Regulacje zawarte w projektowanym rozporządzeniu nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U poz. 2039, z późn. zm.), zatem nie podlega ono notyfikacji.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **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**  Jerzy Szmit – Podsekretarz Stanu w MIiB  **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu**  Ewelina Gruszewska (tel. 522 50 67, email: Ewelina.Gruszewska@mib.gov.pl) | | | | | | | | | | | | | | | **Data sporządzenia** 11.07.2016  **Źródło:**  art. 59a ust.5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2016 r. poz. 605, z późn. zm.)  **Nr w wykazie prac legislacyjnych MIiB**  100 | | | | | | | | | | | |
| **OCENA SKUTKÓW REGULACJI** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Jaki problem jest rozwiązywany?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Brak wdrożenia do krajowego systemu prawnego nowych wymagań dla lotnisk, 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, z późn. zm.), zwanej dalej „Konwencją chicagowską” przez Radę Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w wersji z 2013 r. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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) | | | 3 lotniska użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji (Radom, Mielec, Kaniów) | | | | | | | | | | | | | 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 zostanie skonsultowany z następującymi podmiotami:   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; | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Niniejsze rozporządzenie nie nakłada na zarządzających lotniskami wymagań, które wiązałyby się z poniesieniem dużych nakładów finansowych. Nowe wymagania wprowadzone zmianą 11A i B, które wiążą się z pewnymi kosztami zostały objęte okresem przejściowym do dnia 1 stycznia 2018 r. Wymagania te dotyczą m.in.: bardziej wyrazistego oznakowania linii środkowej drogi kołowania, jeśli jest ono stosowane (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). Pozostałe wymagania wymagają zmiany procedur, zapisów w instrukcji operacyjnej oraz przeszkolenia w tym zakresie zainteresowanego personelu. Nie powodują one dodatkowych bezpośrednich obciążeń finansowych dla zarządzających lotniskami. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| nie dotyczy | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności). | | | | | | | | | | tak  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  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. 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.)** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |