**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](mailto:anita.grabowska-wlaz@mib.gov.pl))  Michał Stokowski, główny specjalista, Departament Prawno-Legislacyjny ULC, (tel. 225207502, email: [mstokowski@ulc.gov.pl](mailto: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** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 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. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |