**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 2017 r. poz. 959 i 1089) *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 zmienione w związku z koniecznością wdrożenia do krajowego systemu prawnego, nowych norm i zalecanych metod postępowania wprowadzonych w ostatnim czasie przez Organizację 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. Wymagania dla tych lotnisk określone w niniejszym rozporządzeniu zostały jednak oparte na wieloletnich doświadczeniach międzynarodowych w zakresie projektowania i eksploatacji lotnisk określonych w Załączniku 14 ICAO.

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.

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).

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 wzmocnionego 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) oraz 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 13A do Załącznika 14 Tom I wprowadza wymagania dotyczące: systemu zatrzymywania samolotów; autonomicznego systemu ostrzegania o nieuprawnionych wtargnięciach na drogę startową (ARIWS); zbiorników na wodę burzową na pasach drogi startowej i drogi kołowania; strefy podmuchów; zmniejszonych odległości drogi kołowania i linii środkowej drogi kołowania; odległości na stanowiskach postojowych statków powietrznych; projektowania drogi kołowania w celu zapobiegania nieuprawnionym wtargnięciom na drogę startową; charakterystyki i specyfikacji kolorów dla świateł LED; objaśnienia dotyczące dystrybucji intensywności świateł; lokalizacji powierzchni zabezpieczenia przeszkodowego PAPI; oznakowania poziomego nakazu i informacyjnego; instalacji urządzeń zabezpieczających przed FOD. Określa także wytyczne dotyczące nierówności nawierzchni drogi startowej, projektowania drogi kołowania dla zminimalizowania możliwości nieuprawnionych wtargnięć na drogę startową oraz danych kartograficznych lotniska. Część tych wymagań nie dotyczy lotnisk o ograniczonej certyfikacji dlatego została wyłączona ze stosowania (**§ 3** ust. 1), natomiast inne, które mogłyby generować koszty dla zarządzających lotniskami zostały objęte okresem przejściowym do 2020 roku.

Zmiana nr 5 do Załącznika 14 Tom II dotyczy min. następujących wymagań dla lotnisk dla śmigłowców:

1. nowe 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.

Zmiana nr 7 do Załącznika 14 Tom II dotyczy: usunięcia zbędnych definicji; wysokość obiektów w sektorze wolnym od przeszkód lotnisk dla śmigłowców na platformie i na statkach; znak identyfikacji lotniska dla śmigłowców; planowanie działań w sytuacjach zagrożenia na lotnisku dla śmigłowców. Część tych wymagań nie dotyczy lotnisk o ograniczonej certyfikacji, dlatego została wyłączona ze stosowania (**§ 33**), natomiast inne, które mogłyby generować koszty dla zarządzających lotniskami zostały objęte okresem przejściowym do 2020 roku.

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

W § 18 dodano przepisy, określające sposób wyznaczania długości deklarowanych dla dróg startowych na lotniskach dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej.

W § 21 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 § 24 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 § 28 oraz w załączniku 3, dodano przepisy, które precyzują wymogi stosowania wskaźnika kierunku wiatru na lotniskach z drogą startową bez nawierzchni sztucznej.

W § 29wprowadzono rozróżnienie wymagań dotyczących odległości między granicą pola wzlotów a granicą zabezpieczenia pola wzlotów, dla lotnisk podejściem nieprzyrządowym i przyrządowym. Zmiana to została wprowadzona, ze względu na wdrożenie podobnych wymagań w przepisach międzynarodowych (ICAO, UE).

W § 30 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.

W § 2 ust. 1 pkt 1 i 2 zastosowano odesłanie statyczne do Załącznika 14, publikowanego w Dzienniku Urzędowym Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego., które wskazuje konkretną wersję Załącznika 14.

W § 2 ust. 2 wskazano, że ilekroć w treści przepisów Załącznika 14 jest mowa o właściwej władzy to kompetencje lub obowiązki tam wskazane pełni Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Analogiczne rozwiązanie legislacyjne zostało zastosowane w m. in. w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 26 marca 2009 r. w sprawie szczegółowych zasad działania telekomunikacji lotniczej (Dz. U. z 2014 r. poz. 410) i rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 22 stycznia 2015 r. w sprawie przepisów ruchu lotniczego (Dz. U. z 2015 r. poz. 141). Dodatkowo należy wskazać, że przepisy Załączników ICAO nie są samo wykonalne, a tym samym w procesie ich wdrażania do krajowego porządku prawnego należy je uszczegółowić w taki sposób aby były czytelne i łatwe w stosowaniu. Należy przy tym zauważyć, że w przypadku pojęcia „właściwa władza” można przyjąć, że kwestię tą reguluje już art. 21 ust. 2a ustawy – Prawo lotnicze, jednak mogą wystąpić sytuacje w których, w warunkach krajowych, zadania, o których mowa w Załącznikach ICAO realizują podmioty inne niż Prezes Urzędu (por. ww. rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 25 września 2015 r. w sprawie służby informacji lotniczej (Dz. U. z 2015 r. poz. 1689). Tym samym bezpośrednie wskazanie, że w przypadku Załącznika 14-tego kompetencje i obowiązki „właściwej władzy” pełni Prezes Urzędu, jest konieczne i w sposób klarowny doprecyzowuje przepisy Załącznika.

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

Przepis § 3 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 w § 4 uszczegóławia normy i zalecenia w rozdziale 2, pkt 2.1.2 i 2.1.5 Załącznika 14 Tom I, w których występuje wyraz „Państwo”. Przepis ten nie narzuca żadnych dodatkowych wymagań dla zarządzającego lotniskiem, gdyż obowiązek zgłaszania do publikacji w AIP danych technicznych i eksploatacyjnych dotyczących lotniska oraz zapewnienia odpowiedniej jakości i spójności tych danych wynika bezpośrednio z treści Rozdziału 2 „Dane lotnicze” Załącznika 14-go (patrz m. in. pkt 2.13) oraz z ustawy Prawo lotnicze (art. 66 ust. 1) i innych przepisów (rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 25 września 2015 r. w sprawie służby informacji lotniczej). Przepis ten jest potrzebny, gdyż w sposób jednoznaczny określa interpretację przedmiotowych norm i zaleceń ICAO.

Przepis § 5 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 § 6–12 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 § 13–23określają 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– 27 określa zasady stosowania oznaczników pola wzlotów, w tym dróg startowych i dróg kołowania.

Przepis § 28 (oraz załącznik nr 2) określa wymagania dla wskaźnika kierunku wiatru.

Przepis § 29 określa wymagania dla zabezpieczenia pola wzlotów.

Przepis § 30 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 § 31 określa wymagania dotyczące systemu zasilania elektroenergetycznego pomocy nawigacyjnych.

Przepis § 32 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 § 33 wskazują normy i zalecane metody postępowania Załącznika 14 tom II, mające zastosowanie do lotnisk dla śmigłowców w Polsce (o ograniczonej certyfikacji).

Przepisy § 34−38 uszczegółowiają lub uzupełniają wymagania, o których mowa w § 33 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, zmianę, przedłużenie lub wznowienie ważności certyfikatu dla lotniska użytku publicznego, a także do innych spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, stosuje się przepisy niniejszego rozporządzenia. Rozwiązanie takie wydaje się właściwe, ze względu na zakres merytoryczny zmian w niniejszym projekcie rozporządzenia

Przepis § 40 określa, że część wymagań dla lotnisk dla samolotów wynikających z Załącznika 14 Tom I, ma zastosowanie od dnia 1 stycznia 2020. Okres przejściowy na wdrożenie tych wymagań został wydłużony, aby umożliwić zarządzającym lotniskami odpowiednie zaplanowanie i przygotowanie się do wdrożenia nowych wymagań, które wiążą się z poniesieniem pewnych nakładów finansowych.

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.

Rozwiązania zawarte w projekcie rozporządzenia nie będą miały wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.

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 nie jest objęty prawem Unii Europejskiej. Projekt określa wymagania dla tych lotnisk w Polsce, które nie podlegają wymaganiami unijnymi. Przedmiotem regulacji są tu lotniska inne niż te, o których mowa w art. 4 ust. 3a *„Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) NR 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/W*”.

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.

Zgodnie z § 52 ust. 1 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204) projekt został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji z chwilą przekazania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.