# Uzasadnienie

## I. Wyjaśnienie potrzeby i celu nowelizowania rozporządzenia

Nowelizacja rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. *w sprawie warunków eksploatacji lotnisk* (Dz. U. z 2016 r. poz. 91, z późn. zm.)*,* wydanego na podstawie upoważnienia określonego w art. 83 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1979, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”, jest konieczna ze względu na potrzebę usunięcia trzech niezgodności (8.331, 8.365 i 8.367) z Planu działań naprawczych (CAP[[1]](#footnote-1))) po audycie w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego w 2018 r., przeprowadzonym przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w ramach Globalnego Programu Kontroli Nadzoru Nad Bezpieczeństwem w Lotnictwie Cywilnym (USOAP[[2]](#footnote-2))) opartego na ciągłym monitorowaniu (CMA[[3]](#footnote-3))), w zakresie lotnisk i pomocy naziemnych (AGA[[4]](#footnote-4))) oraz uproszczenia i doprecyzowania niektórych przepisów rozporządzenia zgodnie z wymaganiami ICAO.

Jeśli chodzi o zmiany, mające na celu realizację Planu działań naprawczych (CAP) po audycie ICAO, to dotyczą one obowiązku wydania przepisów:

1) dotyczących prowadzenia przez inspektorów ULC ciągłego nadzoru lotnisk w zakresie przeciwdziałania zagrożeniom dla operacji statków powietrznych ze strony zwierząt (8.331) – celem zwiększenia nadzoru nad sposobem zarządzania zagrożeniami powodowanymi przez zwierzęta proponuje się częstsze dokonywanie przeglądu procedur realizowanych przez zarządzającego lotniskiem,

2) nakładających na zarządzającego lotniskiem obowiązek zagwarantowania, że organizacje prowadzące działalność na danym na lotnisku spełniają wymogi bezpieczeństwa obowiązujące na tym lotnisku, oraz prowadzenia ciągłego nadzoru lotniska w tym zakresie przez inspektorów ULC (8.365),

3) wydania przepisów określających okoliczności i racjonalne uzasadnienie do przeprowadzania stadium aeronautycznego / oceny ryzyka na lotnisku (8.367).

Punkty 2 i 3 powyżej dotyczą wdrożenia na lotnisku systemu zarzadzania bezpieczeństwem, o  którym mowa w Załączniku 19 „Zarządzanie bezpieczeństwem” 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.), ogłoszonego w załączniku do obwieszczenia nr 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 stycznia 2020 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 19 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w  Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC poz. 2), zwanego dalej „Załącznikiem 19 ICAO”.

## II. Przedstawienie rzeczywistego (faktycznego) stanu w dziedzinie, która ma zostać uregulowana

Zgodnie z upoważnieniem określonym w art. 83 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. *w sprawie warunków eksploatacji lotnisk* określa wymagania dotyczące eksploatacji i utrzymania lotniska, w tym stosowanych procedur operacyjnych, służb lotniskowych oraz zapewnienia bezpieczeństwa operacji statków powietrznych na lotnisku, o których mowa m. in. w rozdziale 9 Załącznika 14 „Lotniska” tom I „Projektowanie i eksploatacja lotnisk” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.

## III. Wskazanie różnic między dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. *w sprawie warunków eksploatacji lotnisk* wdraża wymagania dotyczące systemu zarzadzania bezpieczeństwem (SMS), poprzez bezpośrednie odwołanie się do Załącznika 19 ICAO. Podstawowa zmiana wprowadzona w niniejszym projekcie polega na uszczegółowieniu wymagań dotyczących SMS w oparciu o normy i zalecane metody postępowania Załącznika 19 ICAO oraz odesłanie do szczegółowych wytycznych dotyczących opracowania, wdrożenia i funkcjonowania SMS, które określono w „Podręczniku zarządzania bezpieczeństwem” ICAO Doc 9859 – wydanie czwarte, ogłoszonym w załączniku do wytycznych nr 13 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 16 września 2020 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) – Doc 9859 (Dz. Urz. ULC poz. 48). To rozwiązanie jest bardziej korzystne dla zarządzających lotniskami, gdyż wymagania dla SMS zostaną określone w sposób spójny i czytelny. Jednocześnie zostaną zrealizowane działania naprawcze do kilku niezgodności po  audycie ICAO USOAP.

## IV. Zakres regulacji

W **rozdziale 2** rozporządzenia zaproponowano następujące zmiany.

W **§ 2** pkt 11 lit. c dokonano zmiany polegającej na wskazaniu służb utrzymania lotniska w  liczbie mnogiej.

W **§ 3** uszczegółowiono wymagania dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS), zgodnie wymaganiami Załącznika 19 ICAO oraz wytycznymi „Podręcznika zarządzania bezpieczeństwem” ICAO Doc 9859. Biorąc pod uwagę, że art. 69 ust. 3 ustawy – Prawo lotnicze, określający zawartość instrukcji operacyjnej lotniska, stanowi katalog otwarty, w zmienianym przepisie wskazano, że SMS ma być opisany w tym właśnie dokumencie. Jednocześnie mając na uwadze fakt, że instrukcja operacyjna lotniska jest dokumentem mającym fundamentalne znaczenie dla funkcjonowania lotniska (zgodnie z art. 69 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze starty i lądowania na lotnisku mogą odbywać się wyłącznie w sposób opisany w instrukcji operacyjnej lotniska) jest to miejsce, w którym powinien być opisany system SMS na lotnisku. Dodatkowo należy wskazać, że także inne akty wykonawcze do ustawy – Prawo lotnicze wskazują zagadnienia nieuwzględnione na poziomie ustawy – Prawo lotnicze, które mają zostać opisane w tej instrukcji, np. § 4 ust. 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 10 października 2019 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji (Dz. U. poz. 2156).

W **§ 4** pkt 4 rozszerzono obowiązek opracowania przez zarządzającego lotniskiem procedur dotyczących ruchu pojazdów na lotnisku o kwestie związane z ruchem osób na lotnisku.

W **§ 5** ust. 2 pkt 2 uszczegółowiono zakres prowadzenia inspekcji w polu ruchu naziemnego lotniska (PRN).

W **§ 6** dodano ust. 2 nakładający obowiązek noszenia kamizelek ostrzegawczych przez osoby przebywające w PRN.

W **§ 8** dodano ust. 5 nakładający obowiązek używania świateł przez pojazdy znajdujące się w  PRN.

W **§ 9** uzupełniono ust. 1 o wymagania dla pojazdów i pieszych na lotniskach niekontrolowanych.

W **§ 12** ust. 4 rozszerzono zakres podmiotów, które muszą być poinformowane o zmianie procedur dotyczących LVP.

W **§ 13** ust. 6 wprowadzono zmianę brzmienia w celu większej przejrzystości przepisu.

W **§ 14 ust. 2** otrzymuje nowe brzmienie wprowadzające zakaz przebywania w strefach wrażliwej i krytycznej osób i pojazdów, w czasie obowiązywania LVP.

W **§ 17** uszczegółowiono wymagania dotyczące zapewnienia bezpieczeństwa operacji statków powietrznych w czasie prac na lotnisku, w tym opracowania i wdrożenia procedur zapewniających bezpieczny powrót drogi startowej do stanu operacyjnego, po zakończeniu prac budowlanych, związanych z utrzymaniem lotniska lub usuwaniem zanieczyszczeń.

W **§ 20** uszczegółowiono wymagania dotyczące zgłaszania danych dotyczących zderzeń statków powietrznych ze zwierzętami oraz dokonywania przeglądu procedur przeciwdziałania zagrożeniom ze strony zwierząt.

W **rozdziale 3** rozporządzenia, dotyczącym lotnisk, dla których została wydana decyzja o  ograniczonej certyfikacji na podstawie przepisów wydanych na podstawie art. 59a ust. 2 ustawy, zaproponowano następujące zmiany.

W **§ 22** uszczegółowiono wymagania dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS), zgodnie wymaganiami Załącznika19 ICAO, analogicznie jak **§ 3** dla lotnisk posiadających zwolnienie od stosowania przepisów UE.

W **§ 23** dodano pkt 13 dotyczący obowiązku usuwania statków powietrznych unieruchomionych w PRN oraz pkt 14 dotyczący kontroli dostępu do PRN. Dodatkowo w pkt 3 wprowadzono zmianę wynikająca ze zmiany § 4 pkt 4.

W **§ 25** dodano ust. 2 nakładający obowiązek noszenia kamizelek ostrzegawczych przez osoby przebywające w PRN.

Dodano **§ 25a**,zgodnie z którym kierowca pojazdu poruszającego się po lotnisku zobowiązany jest posiadać prawo jazdy kategorii odpowiedniej dla danego pojazdu.

W **§ 26** dodano ust. 5 i 6 nakładający obowiązek używania świateł przez pojazdy znajdujące się w PRN oraz posiadania środków łączności.

Zmieniono **§ 30** dotyczący procedur związanych z wykonywaniem prac na lotnisku, analogicznie jak dla lotnisk, o których mowa w art. 59a ust. 1 pkt 2 ustawy.

Dodano **§ 31b** dotyczący procedur usuwania statków powietrznych unieruchomionych w PRN.

W **rozdziale 4** rozporządzenia dotyczącym lotnisk użytku wyłącznego wprowadzono następujące zmiany.

W **§ 32** uszczegółowiono wymagania dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS), zgodnie wymaganiami Załącznika19 ICAO.

W **§ 33** ust. 1 uszczegółowiono przepisy w pkt 3-5 oraz dodano pkt 13 dotyczący obowiązku usuwania statków powietrznych unieruchomionych w PRN.

Zgodnie z **§ 2** rozporządzenia zmieniającego dla niektórych wymagań przewidziano dwunastomiesięczny okres przejściowy. Chodzi tu o nowe wymagania dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS), procedur wykonywania prac na lotnisku, usuwania statków powietrznych unieruchomionych w PRN, dostępu do PRN, poruszania się osób po lotnisku i obowiązku noszenia kamizelek ostrzegawczych (odblaskowych), wymagań dla kierowców pojazdów oraz posiadania łączności radiowej w pojazdach poruszających na lotnisku. Dłuższy czas na wdrożenie tych wymagań jest potrzebny zarządzającym lotniskami, aby dokonali odpowiednich zmian formalnych i organizacyjnych, w tym zmiany instrukcji operacyjnej lotniska podlegającej zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Zgodnie z **§ 3** rozporządzenie zmieniające wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, stosownie do art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461).

Nie ma możliwości osiągnięcia celu za pomocą innych środków niż zmiana przedmiotowego rozporządzenia.

## V. Przewidywane skutki finansowe i prawne wejścia w życie rozporządzenia

Wejście w życie rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie wydane na podstawie art. 83 ust. 1 ustawy − Prawo lotnicze nie powoduje dodatkowych obciążeń finansowych dla zarządzających lotniskami, ani dla innych podmiotów.

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

## VI. 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

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia.

## VII. Udostępnienie w Biuletynie Informacji Publicznej

Zgodnie z **§** 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulaminu pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z chwilą przekazania do uzgodnień międzyresortowych i  konsultacji publicznych.

## VIII. Ocena organu wnioskującego, 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.

## IX. Oświadczenie organu wnioskującego co do zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej

Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Lotniska, które są przedmiotem regulacji w niniejszym projekcie zmiany rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. *w sprawie warunków eksploatacji lotnisk*, tj.: lotniska posiadające lub ubiegające się o zwolnienie od stosowania przepisów UE, lotniska o ograniczonej certyfikacji oraz lotniska użytku wyłącznego, nie podlegają wymaganiom unijnym.

# OCENA SKUTKÓW REGULACJI

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nazwa projektu**  Rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków eksploatacji lotnisk  **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące**  Ministerstwo Infrastruktury  **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu**  Marcin Horała – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu**  Magdalena Porzycka – Naczelnik Wydziału Prawnego  w Departamencie Lotnictwa Ministerstwa Infrastruktury (e-mail: magdalena.porzycka@mi.gov.pl, tel.: 22 630 14 47.) | | | | | | | | | | | | **Data sporządzenia**  11 kwietnia 2022 r.  **Źródło:**  Art. 83 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1970, z późn. zm.)  **Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury**  216 | | | | | | | | | | | |
| **OCENA SKUTKÓW REGULACJI** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **1. Jaki problem jest rozwiązywany?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Niniejszy projekt ma na celu:  1) wprowadzenie zmian zmierzających do realizacji Planu działań naprawczych (CAP) po audycie Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) USOAP CMA AGA[[5]](#footnote-5)) w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego 2018 r., w zakresie usunięcia trzech niezgodności (8.331, 8.365 i 8.367);  2) uproszczenie i doprecyzowanie niektórych przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury i  Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie warunków eksploatacji lotnisk (Dz. U. z 2016 r. poz. 91, z późn. zm.) zgodnie z wymaganiami ICAO. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Zmiana rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie warunków eksploatacji lotnisk, wydanego na podstawie art. 83 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.  Brak możliwości osiągnięcia celów projektu w sposób inny niż zmiana obowiązujących przepisów. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Zgodnie z art. 37 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”, wszystkie Państwa należące do ICAO (193) są obowiązane do wdrożenia norm i zalecanych metod postępowania zawartych w załącznikach do Konwencji Chicagowskiej oraz wprowadzanych przez ICAO zmianach. Przepisy te wdrażane są w  różny sposób, w zależności od systemu prawnego obowiązującego w danym kraju. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **4. Podmioty, na które oddziałuje projekt** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Grupa | | | Wielkość | | | Źródło danych | | | | | | | | | | | | | Oddziaływanie | | | | |
| Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego | | | 1 | | | Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze | | | | | | | | | | | | | Kontrole lotnisk w zakresie dostosowania się do nowych i zmienionych wymagań. | | | | |
| Lotniska posiadające zwolnienie ze stosowania przepisów prawa UE, lotniska o ograniczonej certyfikacji,  lotniska użytku publicznego niepodlegające certyfikacji  oraz lotniska użytku wyłącznego. | | | 51 | | | Rejestr lotnisk cywilnych wg stanu na dzień 09.03.2022 r. | | | | | | | | | | | | | Konieczność dostosowania się do nowych i zmienionych wymagań | | | | |
| **5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Zgodnie z § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulaminu pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, a także na stronie Urzędu Lotnictwa Cywilnego.  Informacja o udostępnieniu projektu zostanie przekazana do następujących podmiotów:  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) Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S. A., al. Korfantego 38, 40-161 Katowice;  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 1a, 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) Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa - Modlin, ul. Gen. W. Thommee 1A, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki;  12) Port Lotniczy Lublin SA, ul. Króla Jana III Sobieskiego 1, 21-040 Świdnik;  14) Port Lotniczy Bydgoszcz SA, ul. Paderewskiego 1, 86-005 Białe Błota;  15) „Warmia i Mazury” Sp. z o.o. , Szymany 150, 12-100 Szczytno;  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. Komitetu Obrony Robotników 39 02-148 Warszawa,  21) Aero Partner Sp. z o.o. ul. Komitetu Obrony Robotników 39, 02-148 Warszawa;  22) Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, ul. Księżycowa 5, 01-934 Warszawa;  23) Aeroklub Krainy Jezior, Lotnisko Kętrzyn Wilamowo, 11-400 Kętrzyn;  24) Aeroklub Poznański im. Wandy Modlibowskiej, Lotnisko Kobylnica, 62-006 Kobylnica;  25) Bielski Park Technologiczny Lotnictwa, Przedsiębiorczości i Innowacji Sp. z o.o., ul. Stefana Kóski 43, 43-512 Kaniów;  26) Aeroklub Rybnickiego Okręgu Węglowego, ul. Żorska 332, 44-200 Rybnik;  27) Aeroklub Zagłębia Miedziowego w Lubinie, ul. Spacerowa 9, 59-301 Lubin;  28) Lotnisko Kąkolewo, Aeroport Sp. z o.o., ul. Startowa 1, 62-006 Janikowo;  29) Lotnisko Mielec Sp. z o.o, ul. Lotniskowa 30, 39-300 Mielec;  30) Lotnisko Poznań – Bednary, Max Sp. z o.o. Sp. k., ul. Leszczynowa 12, 62-080 Lusówko;  31) Biuro Projektowo-Konsultingowe Lotnisk Avia-Projekt, ul. Inżynierska 65/7, 53-230 Wrocław;  32) Dowództwo Generalne Rodzajów Sił Zbrojnych, Inspektorat Sił Powietrznych, ul. Żwirki i Wigury 103/105, 00-912 Warszawa;  33) Instytut Techniki Wojsk Lotniczych, ul. Księcia Bolesława 6, 01-494 Warszawa;  34) Ośrodek Kształcenia Lotniczego Politechniki Rzeszowskiej, Rzeszów - Jasionka 915, 36-001 Trzebownisko;  35) Polconsult Sp. z o.o., al. Jerozolimskie 53, V piętro, 00-697 Warszawa;  36) Samodzielna Pracownia Usług Projektowych, ul. Modlińska 190 lok. 214A, 03-119 Warszawa;  37) Gmina Krosno, ul. Lwowska 28A, 38-400 Krosno;  38) WSK „PZL-Świdnik” S.A., al. Lotników Polskich 1, 21-045 Świdnik.  Z uwagi na fakt, że projekt nie dotyczy problematyki zadań związków zawodowych oraz organizacji pracodawców, nie podlega on opiniowaniu przez reprezentatywne związki zawodowe oraz organizacje pracodawców.  Konsultacje publiczne będą trwały 14 dni. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **6. Wpływ na sektor finansów publicznych** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (ceny stałe z 2021 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 | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Skutki | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 | | | | | | |  | | | | | | | | | | | | | | | |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | | | | | | |  | | | | | | | | | | | | | | | |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | | | | | | |  | | | | | | | | | | | | | | | |
| Niemierzalne |  | | | | | | |  | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | | Brak wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, a zwłaszcza mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.  W ocenie projektodawcy projekt rozporządzenia jest zgodny z przepisami ustawy z dnia 6 marca 2018 r. - Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2021 r. poz. 162, z późn. zm.). Projektodawca kierował się zasadami proporcjonalności i adekwatności przy określaniu wymagań dla lotnisk objętych zakresem rozporządzenia oraz starał się przy tym nie nakładać nowych obowiązków, jeżeli nie było to konieczne i nie wynikało bezpośrednio z wdrażanych przepisów ICAO. Jak wspomniano w uzasadnieniu niektóre zmiany wynikają z konieczności realizacji działań naprawczych po audycie ICAO. Niemniej jednak obowiązek wdrażania do prawa krajowego norm i zalecanych metod postepowania wynika z  podpisanej i ratyfikowanej przez Polskę Konwencji chicagowskiej. W tym przypadku wdrażane są wymagania dotyczące eksploatacji lotnisk, o których mowa w rozdziale 9 Załącznika 14 do Konwencji chicagowskiej oraz systemu zarządzania bezpieczeństwem na lotniskach określonego w Załączniku 19 do Konwencji chicagowskiej. Najważniejsza zmiana dotyczy SMS i wiąże się z ww. niezgodnościami ICAO. Pozostałe zmiany mają charakter porządkowy, uszczegóławiają niektóre wymagania dla poszczególnych lotnisk, co jest konieczne dla spójności przepisów, ułatwienia ich stosowania i poprawy bezpieczeństwa operacji lotniczych (kamizelki ostrzegawcze, procedury poruszania się osób w PRN, usuwanie unieruchamianych statków powietrznych z drogi startowej, wykonywanie prac budowlanych na lotnisku). Wszystkie te wymagania mają oparcie w Załączniku 14 do Konwencji chicagowskiej oraz zaleceniach i wytycznych zawartych w podręcznikach ICAO serii Doc 9137, Doc 9981 PANS Lotniska i innych.  Projekt nakłada wyłącznie te obowiązki, które są niezbędne dla osiągnięcia głównego celu rozporządzenia, tj. zapewnienia bezpiecznej eksploatacji lotnisk, których dotyczy projektowane rozporządzenie. W treści projektu wprowadza się wymagania dla zarządzających lotniskami proporcjonalnie i adekwatnie w zależności od rodzaju lotniska, wykonywanych na lotnisku operacji oraz infrastruktury lotniska, mając na uwadze konieczność zapewnienia bezpieczeństwa i  efektywności operacji lotniskowych.  Brak wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8. **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. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **9. Wpływ na rynek pracy** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Projektowana regulacja nie ma wpływu na rynek pracy. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **10. Wpływ na pozostałe obszary** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| środowisko naturalne  sytuacja i rozwój regionalny   sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe | | | | demografia  mienie państwowe  inne: | | | | | | | | | | informatyzacja  zdrowie | | | | | | | | | |
| Omówienie wpływu | | | | | | Nie dotyczy. | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wykonanie przepisów rozporządzenia nastąpi w dniu jego wejścia w życie, z wyjątkiem przepisów ustanawiających wymagania, dla których w przepisach dostosowujących przewidziano dwunastomiesięczny okres na ich wykonanie. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nie dotyczy | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Brak | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

1. ) *Corrective Action Plan* [↑](#footnote-ref-1)
2. ) *Universal Safety Oversight Audit Programme* [↑](#footnote-ref-2)
3. ) *Continuous Monitoring Approach* [↑](#footnote-ref-3)
4. ) *Aerodromes and Ground Aids* [↑](#footnote-ref-4)
5. ) *Universal Safety Oversight Audit Programme Continuous Monitoring Approach Aerodromes and Ground Aids* [↑](#footnote-ref-5)