Uzasadnienie

I. Wyjaśnienie potrzeby i celu wydania rozporządzenia

Konieczność wydania rozporządzenia na podstawie upoważnienia zawartego w art. 92 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2019 r. poz. 1580, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”, wynika z nadania przepisowi art. 92 tej ustawy nowego brzmienia ustawą z dnia 14 grudnia 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. 235). Jednocześnie powyższą nowelizacją w ustawie – Prawo lotnicze rozbudowane zostały przepisy dotyczące zarówno powierzchni ograniczających przeszkody, jak i przeszkód lotniczych.

Dodatkowo zaistniała konieczność dostosowania wymagań w zakresie wyznaczania powierzchni ograniczających przeszkody i sposobu oznakowania przeszkód lotniczych do wymagań wprowadzonych w:

1. przepisach międzynarodowych w wyniku zmiany 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”;
2. aktach prawnych Unii Europejskiej, w szczególności w:
3. rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającym rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającym rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE L 212 z 22.08.2018, str. 1),
4. rozporządzeniu Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiającym wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 44 z 14.02.2014, str. 1, z późn. zm.).

Aktualne brzmienie art. 92 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze przekazuje do uregulowania na poziomie rozporządzenia nowe zagadnienia, które dotąd nie były uwzględnione w rozporządzeniach wydawanych na podstawie art. 92 pkt 4 i art. 92 pkt 5 ustawy – Prawo lotnicze, w szczególności dotyczące sposobu prowadzenia ewidencji przeszkód lotniczych, określenia informacji ujętych w tej ewidencji podlegających udostępnieniu, określenia rodzajów przeszkód lotniczych niepodlegających zgłoszeniu lub oznakowaniu, a także wskazania urządzeń o charakterze niebezpiecznym oraz sposobu i terminu ich zgłaszania.

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

W obowiązującym stanie prawnym wymagania dla lotnisk w zakresie powierzchni ograniczających przeszkody i przeszkód lotniczych określają przepisy działu IV ustawy – Prawo lotnicze, a szczegółowe regulacje w tym zakresie dotychczas znajdowały się w przepisach wydanych na podstawie upoważnień ustawowych zawartych w zmienionym już art. 92 tej ustawy: w pkt 4, tj. w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2003 r. w sprawie warunków, jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska (Dz. U. poz. 1192, z późn. zm.) oraz w pkt 5, tj. w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2003 r. w sprawie sposobu zgłaszania oraz oznakowania przeszkód lotniczych (Dz. U. poz. 1193, z późn. zm.).

Co do zasady powyższe wymagania określone zostały na podstawie norm i zalecanych metod postępowania zawartych w Załączniku 14 „Lotniska” do Konwencji, tom I „Projektowanie i eksploatacja lotnisk” – w przypadku lotnisk dla samolotów oraz tom II „Lotniska dla śmigłowców” – w przypadku lotnisk dla śmigłowców. Należy jednak wskazać, że przepisy międzynarodowe były od wydania przepisów krajowych wielokrotnie zmieniane i dostosowywane do zmieniającej się techniki w zakresie lotnictwa cywilnego. Dodatkowo lotniska i ich otoczenie zostały objęte wymaganiami wynikającymi z prawa unijnego.

Obecnie wszystkie lotniska cywilne, zarówno lotniska dla samolotów, jak i lotniska dla śmigłowców, posiadają wyznaczone powierzchnie ograniczające (po nowelizacji przepisów zwane „powierzchniami ograniczającymi przeszkody”). Przeszkody lotnicze są oznakowywane i zgłaszane, a informacje o przeszkodach lotniczych są publikowane w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych. Na podstawie dotychczas obowiązujących przepisów Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego (oraz organ nadzoru nad lotnictwem wojskowym) posiadał kompetencje w zakresie wydawania zgód na odstąpienie od wymagań dotyczących powierzchni ograniczających.

III. Wskazanie różnic między dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

W projektowanym rozporządzeniu w zakresie powierzchni ograniczających przeszkody na lotniskach dla samolotów wprowadzono nowe określenia: powierzchni podejścia wewnętrznej (§ 4 pkt 3 projektu), powierzchni przejściowej wewnętrznej (§ 4 pkt 6 projektu), powierzchni przerwanego lądowania (§ 4 pkt 7 projektu), powierzchni systemu świateł podejścia (§ 4 pkt 9 projektu) i powierzchni wskaźnika ścieżki podejścia (§ 4 pkt 10 projektu). Odmiennie od obowiązującej obecnie regulacji w projektowanym rozporządzeniu określono wysokość odniesienia dla wyznaczania wysokości powierzchni poziomej wewnętrznej (§ 6 ust. 4 projektu). Zmianie ulegną parametry powierzchni podejścia na części lotnisk. Wprowadzona zostanie trzyczęściowa powierzchnia podejścia, która do tej pory nie funkcjonowała. Jej długość pozostanie niezmieniona, zmianie ulegnie jedynie kształt nachyleń – wprowadzone zostaną rozchylenia krawędzi bocznych tej powierzchni w jej części poziomej, a także długości krawędzi dolnych tej powierzchni. Do określenia długości krawędzi dolnej powierzchni wznoszenia wprowadzone zostanie rozróżnienie w zależności od rodzaju drogi startowej lotniska.

W zakresie wyznaczania powierzchni ograniczających przeszkody na lotniskach dla śmigłowców rozwiązania krajowe dostosowano, co do zasady, w całości do wymagań Załącznika 14 do Konwencji tom II. W odniesieniu do przepisów obowiązujących obecnie zmienione zostaną parametry powierzchni ograniczających przeszkody na lotniskach dla śmigłowców, zrezygnowano z wyznaczania powierzchni stożkowej i powierzchni poziomej wewnętrznej. Tym samym na lotniskach dla śmigłowców wyznaczane będą: powierzchnia wznoszenia przy starcie, powierzchnia podejścia i powierzchnia przejściowa.

Wśród nowych rozwiązań w ramach przepisów dotyczących oznakowania przeszkód lotniczych przewidziano:

1. możliwość oznakowania przeszkody lotniczej w dzień światłami przeszkodowymi;
2. możliwość oznakowania przeszkody lotniczej od górnego poziomu obiektów zabudowy otaczających przeszkodę lotniczą lub górnego poziomu lasu otaczającego przeszkodę lotniczą;
3. uszczegółowienie parametrów oznakowania dziennego przeszkód lotniczych;
4. zmianę sposobu oznakowania elektrowni wiatrowych w rozumieniu ustawy z dnia 20 maja 2016 r. o inwestycjach w zakresie elektrowni wiatrowych [(Dz. U. z 2019 r. poz. 654, z późn. zm.)](https://sip.legalis.pl/document-view.seam?documentId=mfrxilrtg4ytgnjtgmyde), m.in. przez możliwość zastosowania do oznakowania świateł przeszkodowych niskiej intensywności typu E;
5. rozszerzenie typu świateł przeszkodowych, które mogą być zastosowane do oznakowania przeszkód lotniczych i zmianę ich parametrów;
6. zmianę i doprecyzowanie sposobu oznakowania dziennego przeszkód lotniczych w zależności od ich wymiarów i proporcji tych wymiarów;
7. zmianę i doprecyzowanie sposobu oznakowania nocnego przeszkód lotniczych w zależności od ich wymiarów;
8. określenie liczby świateł przeszkodowych, które mają być zastosowane w przypadku oznakowania przeszkód lotniczych będących kominami albo przeszkodami lotniczymi o podobnej funkcji w zależności od ich średnicy;
9. uregulowanie sposobu i warunków udzielania zwolnień z obowiązku oznakowania przeszkód lotniczych oraz zezwoleń na zmianę sposobu lub rodzaju ich oznakowania.

Projektowane rozporządzenie wskazuje rodzaje przeszkód lotniczych, które nie podlegają zgłoszeniu lub oznakowaniu, z podziałem na przeszkody lotnicze niepodlegające zgłoszeniu, niepodlegające oznakowaniu dziennemu, niepodlegające oznakowaniu nocnemu oraz przeszkody lotnicze, które w ogóle nie muszą być oznakowywane. Dotychczas w tym zakresie przepisy stanowiły jedynie, że ustalenia rodzaju oznakowania przeszkody lotniczej oraz rezygnacji z trwałego lub tymczasowego oznakowania przeszkody lotniczej dokonuje właściwy organ (Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego albo organ nadzoru nad lotnictwem wojskowym ).

W projekcie uszczegółowiono i doprecyzowano proces uznawania obiektów za przeszkody lotnicze. Określono elementy wniosku o uznanie obiektu za przeszkodę lotniczą oraz warunki uznania obiektu za przeszkodę lotniczą – zarówno w przypadku uznawania obiektu za przeszkodę lotniczą na wniosek właściwego podmiotu, jak i z urzędu.

Projekt szczegółowo precyzuje sposób i warunki udzielania zgody na powstanie obiektu stałego o charakterze trwałym, którego wysokość przekracza wysokość wyznaczoną przez powierzchnie ograniczające przeszkody. Określa także warunki powstawania obiektów stałych o charakterze czasowym lub obiektów ruchomych, których wysokość przekracza wysokość wyznaczoną przez powierzchnie ograniczające przeszkody. Dotychczas przepisy stanowiły, że Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego (albo organ nadzoru nad lotnictwem wojskowym) mógł udzielić zgody na odstąpienie od określonych wymogów dotyczących powierzchni ograniczających, nie regulowały jednak przesłanek, jakimi miał się kierować, wydając tą zgodę.

Projekt wprowadza jako zasadę zgłaszanie przeszkód lotniczych oraz urządzeń o charakterze niebezpiecznym w formie dokumentów elektronicznych. Doprecyzowano, jakie informacje mają być zawarte w zgłoszeniu przeszkody lotniczej albo urządzenia o charakterze niebezpiecznym. Określono terminy zgłaszania przeszkód lotniczych, o których mowa w art. 87 ust. 4 ustawy – Prawo lotnicze, awarii oznakowania przeszkód lotniczych oraz aktualizacji informacji o przeszkodach lotniczych i urządzeniach o charakterze niebezpiecznym.

Wskazano ponadto sposób prowadzenia ewidencji przeszkód lotniczych oraz określono, które informacje znajdujące się w ewidencji przeszkód lotniczych podlegają udostępnieniu.

W projekcie wskazano również urządzenia o charakterze niebezpiecznym.

IV. Zakres regulacji

Projekt rozporządzenia został podzielony na 11 rozdziałów.

**Rozdział 1** projektu określa przedmiot rozporządzenia, wyjaśnia znaczenia wybranych pojęć stosowanych w rozporządzeniu oraz wprowadza skróty m.in. w zakresie Załącznika 14 do Konwencji.

W **rozdziale 2** projektu określono sposób wyznaczania powierzchni ograniczających przeszkody na lotniskach dla samolotów.

Zaproponowane w tym rozdziale rozwiązania w zakresie wyznaczania powierzchni ograniczających przeszkody na lotniskach dla samolotów uwzględniają co do zasady najnowsze postanowienia Załącznika 14 do Konwencji tom I oraz wymagania określone w tym zakresie przez przepisy Unii Europejskiej. W § 3 projektu wskazano, że przedmiotowe powierzchnie wyznaczane są z uwzględnieniem liczby i lokalizacji dróg startowych na lotnisku, cyfry kodu referencyjnego lotniska, kategorii podejść do lądowania na lotnisku i wyposażenia lotniska w pomoce wzrokowe dla nawigacji. Kolejne przepisy rozdziału 2 projektu precyzują sposób wyznaczania tych powierzchni.

W § 4 projektu scharakteryzowano wszystkie powierzchnie ograniczające przeszkody, jakie mogą być wyznaczone na lotnisku dla samolotów. § 17 projektu wskazuje, które z tych powierzchni mają zastosowanie do lotnisk dla samolotów z uwzględnieniem kategorii podejść do lądowania.

W § 5–16 projektu uregulowano sposób wyznaczania poszczególnych powierzchni ograniczających przeszkody na lotniskach dla samolotów wraz z odesłaniem do załączników nr 1–4 do rozporządzenia. W § 15 projektu dotyczącym sposobu wyznaczania powierzchni wskaźnika ścieżki podejścia zastosowano odesłanie do normy określonej w Załączniku 14 do Konwencji tom I, która określa charakterystyki tej powierzchni.

**Rozdział 3** projektu określa sposób wyznaczania powierzchni ograniczających przeszkody na lotniskach dla śmigłowców.

W tym rozdziale zastosowano odesłanie do norm i zalecanych metod postępowania Załącznika 14 do Konwencji tom II, które określają sposób wyznaczania powierzchni ograniczających przeszkody na lotniskach dla śmigłowców. § 19 i § 20 projektu doprecyzowują normy i zalecane metody postępowania tego załącznika.

**Rozdział 4** projektu reguluje kwestie związane z oznakowaniem przeszkód lotniczych.

Tak jak do tej pory utrzymano podział na oznakowanie dzienne i oznakowanie nocne, którego celem jest zapewnienie widoczności obiektów, mogących stanowić zagrożenie dla wykonywania operacji lotniczych. W tym celu określono zasadę ogólną, że oznakowanie ma zapewnić widoczność przeszkody lotniczej w dzień i w nocy z dowolnego kierunku oraz wskazywać jej położenie, ogólny kształt i rozmiar.

§ 22 projektu precyzuje, na czym polega oznakowanie dzienne i oznakowanie nocne przeszkód lotniczych. Przewidziano, że oznakowanie dzienne wykonywane jest przez pomalowanie przeszkody lotniczej, a w przypadku przeszkód lotniczych będących przewodami linii napowietrznych albo ich zespołem przez użycie kul. W razie uzyskania odpowiedniego zezwolenia na zmianę sposobu lub rodzaju oznakowania przeszkody lotniczej przyjęto, że oznakowanie dzienne może być wykonane przez użycie flag, tablic albo świateł przeszkodowych. Oznakowanie nocne jest wykonywane jedynie za pomocą świateł przeszkodowych.

W zakresie koloru, rodzaju sygnału, najwyższych wartości intensywności oraz rozsyłu wiązki światła projekt w § 23 ust. 1–3 odsyła do odpowiednich tabel określonych w Załączniku 14 do Konwencji tom I. Jednocześnie w § 23 ust. 4 i 5 projekt wprowadza w przypadku oznakowania dziennego za pomocą świateł przeszkodowych przeszkód lotniczych o wysokości powyżej 105 m, obowiązek umieszczania dodatkowych świateł przeszkodowych na poziomach pośrednich, oraz określa sposób wyznaczania tych poziomów.

Przepisy § 24–30 projektu określają sposób wykonania oznakowania dziennego przeszkód lotniczych. § 31, § 32 i § 39 projektu wskazują sposób umieszczania świateł przeszkodowych na przeszkodach lotniczych. § 33 projektu precyzuje sposób oznakowania przeszkody lotniczej, która otoczona jest zwartą zabudową lub lasem. W związku z faktem, że oznakowanie przeszkody lotniczej znajdujące się poniżej górnego poziomu obiektów zabudowy lub górnego poziomu lasu nie będzie widoczne ze statku powietrznego przewidziano, że oznakowanie to może zostać pominięte. § 34 projektu wskazuje konieczność synchronizacji błysków świateł przeszkodowych, a § 35–38 projektu regulują szczegółowe zagadnienia związane z oznakowaniem nocnym przeszkód lotniczych.

**Rozdział 5** projektu normuje zagadnienia dotyczące zwolnień z obowiązku oznakowania przeszkód lotniczych i zezwoleń na zmianę sposobu lub rodzaju oznakowania tych przeszkód.

Rozporządzenie wprowadza rozwiązania, zgodnie z którymi warunkiem udzielenia powyższego zwolnienia albo zezwolenia jest złożenie wniosku przez podmiot obowiązany do oznakowania przeszkody lotniczej. § 40 projektu w ust. 2 określa zawartość wniosku, a przewidziane w nim informacje są niezbędne dla dokładnej analizy usytuowania i kształtu obiektu, którego wniosek dotyczy, jego otoczenia oraz ewentualnego wpływu na bezpieczeństwo żeglugi powietrznej, co jest jednym z wymienionych w art. 872 ust. 3 ustawy – Prawo lotnicze, warunków udzielenia zwolnienia albo zezwolenia.

W § 41 projektu określono warunki, przy zaistnieniu których może zostać udzielone zwolnienie z obowiązku oznakowania przeszkody lotniczej albo zezwolenie na zmianę sposobu (umożliwienie zastosowania świateł przeszkodowych zamiast malowania, zastosowanie innego rodzaju świateł przeszkodowych, użycie tablic i flag) lub rodzaju (dzienne/nocne) jej oznakowania.

§ 41 ust. 2 pkt 1 projektu reguluje możliwość udzielania zezwoleń na zmianę sposobu lub rodzaju oznakowania dla grupy przeszkód lotniczych. W ust. 2 pkt 2 projektu uregulowano sytuację dotyczącą powyższego zezwolenia dla przeszkód lotniczych wpisanych do rejestru zabytków i obiektów sakralnych – występują bowiem przypadki, w których obiekt zabytkowy lub sakralny stanowiący przeszkodę lotniczą oświetlony jest światłem zalewowym, które wskazuje niewątpliwe położenie, kształt i rozmiary tego obiektu. Tym samym zastosowanie oświetlenia zgodnego z projektowanym rozporządzeniem jest wtórne i powodowałoby konieczność poniesienia dodatkowych kosztów. § 41 ust. 2 pkt 3 i 4 projektu wskazują na sytuacje nietypowe, w których kształt przeszkody lotniczej jest złożony i występuje konieczność zastosowania kilku sposobów oznakowania oraz gdy już oznakowana przeszkoda lotnicza ma mieć zmieniony kształt lub wysokość. Rozwiązania te mają na celu ograniczenie kosztów ponoszonych w związku z oznakowywaniem przeszkód lotniczych z jednoczesnym zapewnieniem odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa żeglugi powietrznej.

W § 42 projektu określono, że organy właściwe przed wydaniem decyzji w zakresie zwolnień albo zezwoleń występują o opinię do zarządzającego lotniskiem, jednostki organizacyjnej zarządzającej lotniskiem wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych albo wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego i instytucji zapewniającej służbę ruchu lotniczego.

**Rozdział 6** projektu reguluje kwestie przeszkód lotniczych niepodlegających zgłoszeniu lub oznakowaniu.

§ 43 projektu określa przeszkody lotnicze niepodlegające zgłoszeniu, a § 44 projektu wskazuje przeszkody lotnicze, które nie podlegają oznakowaniu.

W § 45 projektu uregulowano sposób wyznaczania „cienia” przeszkód lotniczych. Ma to na celu uniknięcie sytuacji, w których istniałaby konieczność oznakowania przeszkód lotniczych zasłoniętych przez inne przeszkody lotnicze. Rozwiązanie to ograniczy koszty związane z oznakowaniem przeszkód lotniczych niemających bezpośredniego wpływu na bezpieczeństwo żeglugi powietrznej.

§ 46 precyzuje przeszkody lotnicze, które nie podlegają oznakowaniu dziennemu i nocnemu.

**Rozdział 7** projektu dotyczy uznawania obiektów za przeszkody lotnicze, uszczegóławiając rozwiązania zawarte w art. 871 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze.

§ 47 ust. 1 projektu określa zakres informacji, które należy zawrzeć we wniosku o uznanie obiektu za przeszkodę lotniczą. Istotnym dokumentem, warunkującym wydanie decyzji w tym zakresie, jest analiza bezpieczeństwa. Określa się w niej m.in. możliwość zaistnienia kolizji statku powietrznego z obiektem, w szczególności w przypadku wykonywania operacji w warunkach ograniczonej widzialności.

W § 48 projektu określono, że kryterium uznania obiektu za przeszkodę lotniczą jest stwarzanie potencjalnego zagrożenia dla ruchu statków powietrznych.

W § 49 projektu wskazano warunki, po spełnieniu których obiekt może zostać uznany za przeszkodę lotniczą z urzędu.

**Rozdział 8** projektu dotyczy powstawania obiektów stanowiących przeszkody lotnicze w granicach powierzchni ograniczających przeszkody.

Zgodnie z § 50 projektu, zgoda na powstanie obiektu stałego o charakterze trwałym, którego wysokość przekracza wysokość wyznaczoną przez powierzchnie ograniczające przeszkody, może być udzielona po złożeniu wniosku. Określono zawartość wniosku i dołączane do niego dokumenty.

W § 51 projektu określono warunek, pod jakim udziela się zgody na powstanie takiego obiektu. Zgoda będzie udzielana w przypadku gdy z analizy wniosku i dołączonych do niego dokumentów oraz opinii, o których mowa w art. 87 ust. 3 ustawy – Prawo lotnicze, będzie wynikać, że powstanie obiektu nie spowoduje konieczności zmiany planu generalnego lotniska, dla którego wymagane jest sporządzenie tego planu oraz obiekt jest uwzględniony w instrukcji operacyjnej lotniska.

W § 52 projektu określono warunki powstania obiektu stałego o charakterze czasowym lub obiektu ruchomego, którego wysokość przekracza wysokość wyznaczoną przez powierzchnie ograniczające przeszkody. Zastosowano ograniczenia czasowe powstawania takich obiektów oraz warunek złożenia przez zarządzającego lotniskiem albo jednostkę organizacyjną zarządzającą lotniskiem wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych albo wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego wniosku o publikację informacji NOTAM lub suplementu.

W § 53 projektu przewidziano formę pisemną dla opinii, o których mowa w art. 87 ust. 3 ustawy – Prawo lotnicze, i uzgodnień, o których mowa w art. 87 ust. 4 tej ustawy.

**Rozdział 9** projektu opisuje zagadnienia związane ze zgłaszaniem przeszkód lotniczych i urządzeń o charakterze niebezpiecznym, ich ewidencją oraz z udostępnianiem zawartych w niej informacji.

Zgodnie z § 54 ust. 1 i 2 projektu, zgłoszenie przeszkody lotniczej powinno nastąpić w formie dokumentu elektronicznego będącego plikiem arkusza kalkulacyjnego. Taka forma zgłoszenia pozwoli na ustrukturyzowanie i usystematyzowanie ewidencjonowania i przekazywania do publikacji informacji o przeszkodach lotniczych, co zautomatyzuje ten proces i wyeliminuje błędy przy manualnym wprowadzaniu danych. Jest to zgodne z wymaganiami rozporządzenia Komisji (UE) nr 73/2010 z dnia 26 stycznia 2010 r. ustanawiającego wymagania dotyczące jakości danych i informacji lotniczych dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz. Urz. UE L 23 z 27.01.2010, str. 6, z późn. zm.).

W § 54 ust. 3 projektu określono terminy zgłaszania przeszkód lotniczych będących obiektami o charakterze trwałym. Ma to na celu zapewnienie, że w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych dane na temat przeszkód lotniczych są aktualne i kompletne oraz opublikowane w odpowiednim czasie, aby użytkownicy przestrzeni powietrznej posiadali niezbędne informacje.

W § 54 ust. 4 projektu wskazano, jakie dokumenty i informacje mają być elementami zgłoszenia przeszkody lotniczej. Są one niezbędne w celu weryfikacji poprawności oznakowania zgłaszanego obiektu, wskazania jego położenia, a docelowo publikacji kompletnej informacji o przeszkodzie lotniczej. § 54 ust. 5 projektu wskazuje, jakie informacje podlegają zgłoszeniu po osiągnięciu przez przeszkodę lotniczą wysokości docelowej, natomiast ust. 6 określa standardy, w jakich mają zostać wykonane wymagane pomiary.

W § 54 ust. 7 i 8 projektu uregulowano zagadnienia dotyczące zgłaszania przeszkód lotniczych, o których mowa w art. 87 ust. 4 ustawy – Prawo lotnicze (obiektu stałego o charakterze czasowym lub obiektu ruchomego przekraczającego wysokość wyznaczoną przez powierzchnie ograniczające przeszkody), a w § 54 ust. 9 projektu określono termin i elementy zgłoszenia przeszkody lotniczej, o której mowa w art. 871 ust. 1 pkt 2 ustawy – Prawo lotnicze, będącej obiektem stałym o charakterze czasowym lub obiektem ruchomym, znajdującym się poza powierzchniami ograniczającymi przeszkody albo w granicach powierzchni ograniczających przeszkody, ale nie wyższą niż wysokości określone przez te powierzchnie.

W § 55 projektu unormowano sposób zgłaszania i zakres informacji podlegających zgłoszeniu w przypadku urządzeń o charakterze niebezpiecznym.

§ 56 i § 57 projektu dotyczą aktualizacji informacji już zgłoszonych przeszkód lotniczych i urządzeń o charakterze niebezpiecznym oraz informowania właściwych organów o nieprzewidzianych sytuacjach (awarii świateł przeszkodowych lub utracie czytelności oznakowania dziennego przeszkody lotniczej).

§ 58 projektu dotyczy sposobu prowadzenia ewidencji przeszkód lotniczych, informacji ujętych w tej ewidencji podlegających udostępnieniu oraz sposobu przekazywania informacji do publikacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych.

**Rozdział 10** projektu określa urządzenia o charakterze niebezpiecznym, które zgodnie z art. 871 ust. 10 ustawy – Prawo lotnicze podlegają zgłoszeniu do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Ministra Obrony Narodowej i ministra właściwego do spraw wewnętrznych.

**Rozdział 11** projektu obejmuje przepisy przejściowe, dostosowujące i przepis końcowy.

Wskazano w nim, że przepisy dotychczasowe będą stosowane do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie projektowanego rozporządzenia związanych z wydawaniem zezwoleń na dokonanie istotnych zmian eksploatacyjnych i technicznych cech lotniska, dla którego zatwierdzony został plan generalny, oraz spraw związanych z wydawaniem promesy zezwolenia na założenie lotniska, zezwolenia na założenie lotniska i wpisania lotniska do rejestru lotnisk cywilnych, rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych albo rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego. Do pozostałych spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie projektowanego rozporządzenia będą miały zastosowanie przepisy nowe. Powyższe rozwiązanie uzasadnia sytuacja podmiotów, które przeprowadziły już określone działania w zakresie gromadzenia wymaganej dokumentacji koniecznej do uzyskania promesy zezwolenia na założenie lotniska, zezwolenia na założenie lotniska albo wpisania lotniska do rejestru. Dodatkowo, w przypadku lotnisk, dla których wymagany jest plan generalny, zezwolenie na dokonanie istotnych zmian technicznych i eksploatacyjnych cech lotniska ma być zgodne z tym planem.

Zgodnie z § 61 ust. 1 projektu oznakowanie przeszkód lotniczych powinno zostać dostosowane do nowych przepisów w momencie najbliższej jego renowacji. Rozwiązanie to podyktowane jest faktem, że aktualny sposób oznakowania przeszkód lotniczych w nieznacznym stopniu odbiega od oznakowania określonego w projektowanym rozporządzeniu. Z uwagi na kosztowny charakter oznakowania przeszkody lotniczej zaproponowane rozwiązanie pozwoli na zaplanowanie oznakowania przeszkód lotniczych przez podmioty obowiązane i powiązania go z ewentualnymi innymi pracami związanymi z danym obiektem. W § 61 ust. 2 projektu postanowiono, że ustalenie rodzaju oznakowania przeszkody lotniczej lub rezygnacja z trwałego lub tymczasowego jej oznakowania oraz zgoda na odstąpienie od wymogów dotyczących powierzchni ograniczających, odpowiednio dokonane i wydane na mocy dotychczasowych rozporządzeń, zachowują ważność. Pozwoli to uniknąć konieczności ponownej analizy sytuacji i zagrożenia dla bezpieczeństwa statków powietrznych oraz ponownego składania wniosków przez podmioty, które już w tej sprawie do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego występowały.

W § 62 ust. 1 projektu jako zasadę wprowadzono sześcioletni termin na dostosowanie przez zarządzających lotniskami, jednostki organizacyjne zarządzające lotniskami wpisanymi wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych oraz jednostki organizacyjne zarządzające lotniskami wpisanymi wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego, lotnisk i ich dokumentacji znajdującej się w odpowiednim rejestrze do wymagań określonych w projektowanym rozporządzeniu (termin sześciu lat przyjęto ze względu na zrealizowane inwestycje unijne na lotniskach, gdzie okres pięcioletni nie pozwala na zmiany w tych projektach i inwestycjach). W § 62 ust. 2 projektu określono również termin sześcioletni na dostosowanie do wymagań określonych w projektowanym rozporządzeniu dla podmiotów, które do dnia wejścia w życie rozporządzenia otrzymały zezwolenie na założenie lotniska.

Przepis § 63 projektu przewiduje roczny termin na przeniesienie informacji dotyczących przeszkód lotniczych do ewidencji przeszkód lotniczych prowadzonej zgodnie z wymaganiami określonymi w projektowanym rozporządzeniu. Jest to okres niezbędny do wykonania technicznych działań związanych z prowadzeniem takiej ewidencji.

W § 64 projektu wskazano, że rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia. Jest to okres wystarczający na zapoznanie się z nowymi rozwiązaniami zawartymi w projekcie i przygotowanie się do stosowania przez podmioty, których ten akt dotyczy. Jednocześnie rozporządzenie powinno wejść w życie przed dniem 1 października 2020 r. w związku z faktem, że dotychczasowe rozporządzenia regulujące przedmiotowe zagadnienia tracą moc po upływie 18 m-cy od dnia wejścia w życie ustawy z dnia 14 grudnia 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw.

V. Przewidywane skutki prawne wejścia w życie rozporządzenia

Wejście w życie nowego rozporządzenia wydanego na podstawie art. 92 ust. 2 ustawy − Prawo lotnicze spowoduje dostosowanie wymagań w zakresie powierzchni ograniczających przeszkody i przeszkód lotniczych do wymagań międzynarodowych, w tym do Załącznika 14 do Konwencji.

Szczegółowe przepisy dotyczące oznakowania przeszkód lotniczych, udzielania zwolnień z obowiązku oznakowania i zezwoleń w zakresie zmian oznakowania, uproszczą procedury postępowania i pozwolą uniknąć wątpliwości w zakresie interpretacji i stosowania tych przepisów.

Zaproponowane przepisy dotyczące zgłaszania przeszkód lotniczych usprawnią proces zgłaszania przeszkód lotniczych i prowadzenia ich ewidencji.

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 nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, o których mowa w § 27 ust. 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

VII. Ocena organu wnioskującego czy projekt 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.

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

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

IX. Ocena wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców

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

X. Udostępnienie w Biuletynie Informacji Publicznej

Zgodnie z § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z chwilą przekazania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Nazwa projektu  Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie przeszkód lotniczych, powierzchni ograniczających przeszkody oraz urządzeń o charakterze niebezpiecznym  Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące  Ministerstwo Infrastruktury – wiodące  Ministerstwo Obrony Narodowej  Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji  Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu  Marcin Horała – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu  Michał Pietrowski – Główny Specjalista w Departamencie Lotnictwa Ministerstwa Infrastruktury (tel.: 22 630 12 06,  e-mail: michal.pietrowski@mi.gov.pl) | | | | | | | | | | | | | | | | Data sporządzenia  05.06.2020 r.  Źródło:  Art. 92 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2019 r. poz. 1580, z późn. zm.)  Nr w wykazie prac legislacyjnychMinistra Infrastruktury  23 | | | | | | | | | | |
| **OCENA SKUTKÓW REGULACJI** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. Jaki problem jest rozwiązywany? | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wydanie rozporządzenia jest konieczne w celu wykonania upoważnienia ustawowego zawartego w art. 92 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze. Projektowane rozporządzenie dostosowuje dotychczasowe wymagania w zakresie wyznaczania powierzchni ograniczających przeszkody, zgłaszania i oznakowania przeszkód lotniczych do zmieniających się wymagań międzynarodowych (Załączniki 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”) oraz zmian wynikających z dotychczasowych doświadczeń związanych ze stosowaniem przepisów w tym zakresie. Regulacje dotyczące otoczenia lotniska zostały też opisane w aktach prawnych Unii Europejskiej m.in. w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającym rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającym rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE L 212 z 22.08.2018, str. 1) oraz rozporządzeniu Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiającym wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 44 z 14.02.2014, str. 1, z późn. zm.), i pozostawione do uregulowania na poziomie krajowym. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Zastosowanie proponowanych rozwiązań powinno ujednolicić kwestie dotyczące powierzchni ograniczających przeszkody oraz oznakowania i zgłaszania przeszkód lotniczych na terenie Rzeczypospolitej Polskiej.  Ze względu na konieczność realizacji upoważnienia zawartego w art. 92 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, nie ma możliwości osiągnięcia celu projektu w sposób inny niż wydanie projektowanego rozporządzenia. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE? | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| W innych krajach UE obowiązują wymagania określone w Załącznikach do Konwencji, czyli analogiczne do rozwiązań zaproponowanych w projektowanym rozporządzeniu. Jednakże wymagania Załączników do Konwencji 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 | | | | | | | | | | | Udzielanie zwolnień z obowiązku oznakowania przeszkód lotniczych i zezwoleń na zmianę sposobu lub rodzaju oznakowania tych przeszkód.  Uznawanie obiektów za przeszkody lotnicze.  Udzielanie zgód na powstanie obiektów stałych o charakterze trwałym przekraczających wysokość wyznaczoną przez powierzchnie ograniczające przeszkody.  Prowadzenie ewidencji przeszkód lotniczych.  Przekazywanie do publikacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych informacji dotyczących przeszkód lotniczych.  Udostępnianie informacji o przeszkodach lotniczych. | | | | | | | | | |
| Minister Obrony Narodowej | | 1 | | | | ustawa z dnia 14 grudnia 1995 r. o urzędzie Ministra Obrony Narodowej (Dz. U. z 2019 r. poz. 196) | | | | | | | | | | | Udzielanie zwolnień z obowiązku oznakowania przeszkód lotniczych i zezwoleń na zmianę sposobu lub rodzaju oznakowania tych przeszkód.  Uznawanie obiektów za przeszkody lotnicze.  Udzielanie zgód na powstanie obiektów stałych o charakterze trwałym przekraczających wysokość wyznaczoną przez powierzchnie ograniczające przeszkody.  Prowadzenie ewidencji przeszkód lotniczych.  Udostępnianie informacji o przeszkodach lotniczych. | | | | | | | | | |
| Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji | | 1 | | | | rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 14 sierpnia 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji (Dz. U. poz. 1540) | | | | | | | | | | | Udzielanie zwolnień z obowiązku oznakowania przeszkód lotniczych i zezwoleń na zmianę sposobu lub rodzaju oznakowania tych przeszkód.  Uznawanie obiektów za przeszkody lotnicze.  Udzielanie zgód na powstanie obiektów stałych o charakterze trwałym przekraczających wysokość wyznaczoną przez powierzchnie ograniczające przeszkody.  Prowadzenie ewidencji przeszkód lotniczych.  Udostępnianie informacji o przeszkodach lotniczych. | | | | | | | | | |
| Zarządzający lotniskami | | 32 | | | | Rejestr lotnisk cywilnych | | | | | | | | | | | Wyznaczanie powierzchni ograniczających przeszkody.  Występowanie z wnioskiem o udzielenie zwolnienia z obowiązku oznakowania przeszkód lotniczych albo zezwolenia na zmianę sposobu lub rodzaju oznakowania tych przeszkód.  Występowanie z wnioskiem o uznanie obiektu za przeszkodę lotniczą.  Uzgadnianie analizy bezpieczeństwa dotyczącej uznania obiektu za przeszkodę lotniczą.  Uzgadnianie lokalizacji obiektu stałego o charakterze czasowym i obiektu ruchomego przekraczającego wysokość wyznaczoną przez powierzchnie ograniczające przeszkody.  Sporządzanie informacji NOTAM lub suplementu dotyczących powstania obiektu stałego o charakterze czasowym i obiektu ruchomego przekraczającego wysokość wyznaczoną przez powierzchnie ograniczające przeszkody.  Opiniowanie powstania obiektu stałego o charakterze trwałym, którego wysokość przekracza wysokość wyznaczoną przez powierzchnie ograniczające przeszkody.  Opiniowanie udzielania zwolnień z obowiązku oznakowania przeszkód lotniczych i zezwoleń na zmianę sposobu lub rodzaju oznakowania tych przeszkód. | | | | | | | | | |
| Jednostka organizacyjna zarządzająca lotniskami wpisanymi wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych | | około 20 | | | | Rejestr lotnisk i lądowisk wojskowych | | | | | | | | | | | Wyznaczanie powierzchni ograniczających przeszkody.  Występowanie z wnioskiem o udzielenie zwolnienia z obowiązku oznakowania przeszkód lotniczych albo zezwolenia na zmianę sposobu lub rodzaju oznakowania tych przeszkód.  Występowanie z wnioskiem o uznanie obiektu za przeszkodę lotniczą.  Uzgadnianie analizy bezpieczeństwa dotyczącej uznania obiektu za przeszkodę lotniczą.  Uzgadnianie lokalizacji obiektu stałego o charakterze czasowym i obiektu ruchomego przekraczającego wysokość wyznaczoną przez powierzchnie ograniczające przeszkody.  Sporządzanie informacji NOTAM lub suplementu dotyczących powstania obiektu stałego o charakterze czasowym i obiektu ruchomego przekraczającego wysokość wyznaczoną przez powierzchnie ograniczające przeszkody.  Opiniowanie powstania obiektu stałego o charakterze trwałym, którego wysokość przekracza wysokość wyznaczoną przez powierzchnie ograniczające przeszkody.  Opiniowanie udzielania zwolnień z obowiązku oznakowania przeszkód lotniczych i zezwoleń na zmianę sposobu lub rodzaju oznakowania tych przeszkód. | | | | | | | | | |
| Jednostka organizacyjna zarządzająca lotniskami wpisanymi wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego | | Około 1 | | | | Rejestr lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego | | | | | | | | | | | Wyznaczanie powierzchni ograniczających przeszkody.  Występowanie z wnioskiem o udzielenie zwolnienia z obowiązku oznakowania przeszkód lotniczych albo zezwolenia na zmianę sposobu lub rodzaju oznakowania tych przeszkód.  Występowanie z wnioskiem o uznanie obiektu za przeszkodę lotniczą.  Uzgadnianie analizy bezpieczeństwa dotyczącej uznania obiektu za przeszkodę lotniczą.  Uzgadnianie lokalizacji obiektu stałego o charakterze czasowym i obiektu ruchomego przekraczającego wysokość wyznaczoną przez powierzchnie ograniczające przeszkody.  Sporządzanie informacji NOTAM lub suplementu dotyczących powstania obiektu stałego o charakterze czasowym i obiektu ruchomego przekraczającego wysokość wyznaczoną przez powierzchnie ograniczające przeszkody.  Opiniowanie powstania obiektu stałego o charakterze trwałym, którego wysokość przekracza wysokość wyznaczoną przez powierzchnie ograniczające przeszkody.  Opiniowanie udzielania zwolnień z obowiązku oznakowania przeszkód lotniczych i zezwoleń na zmianę sposobu lub rodzaju oznakowania tych przeszkód. | | | | | | | | | |
| Instytucja zapewniająca służbę ruchu lotniczego | | 1 | | | | ustawa z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. z 2017 r. poz. 1967, z późn. zm.) | | | | | | | | | | | Publikowanie informacji o przeszkodach lotniczych.  Występowanie z wnioskiem o uznanie obiektu za przeszkodę lotniczą.  Uzgadnianie analizy bezpieczeństwa dotyczącej uznania obiektu za przeszkodę lotniczą.  Uzgadnianie lokalizacji obiektu stałego o charakterze czasowym i obiektu ruchomego przekraczającego wysokość wyznaczoną przez powierzchnie ograniczające przeszkody.  Opiniowanie powstania obiektu stałego o charakterze trwałym, którego wysokość przekracza wysokość wyznaczoną przez powierzchnie ograniczające przeszkody.  Opiniowanie udzielania zwolnień z obowiązku oznakowania przeszkód lotniczych i zezwoleń na zmianę sposobu lub rodzaju oznakowania tych przeszkód. | | | | | | | | | |
| Podmioty obowiązane do zgłoszenia przeszkody lotniczej lub oznakowania przeszkody lotniczej | | Około 3484 podmiotów | | | | Rejestr lotnisk cywilnych i Zintegrowany Pakiet Informacji Lotniczych | | | | | | | | | | | Zgłoszenie przeszkody lotniczej.  Oznakowanie przeszkody lotniczej. | | | | | | | | | |
| 5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Konsultacje publiczne zostaną przeprowadzone zgodnie z trybem przewidzianym w uchwale nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.). Treść projektu zostanie podana do publicznej wiadomości przez zamieszczenie, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) i § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.  Informacja o udostępnieniu projektu zostanie przekazana do następujących podmiotów:   1. Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A., al. Korfantego 38, 40-161 Katowice; 2. Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o.o., ul. Gen. W. Thommee 1A, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki; 3. Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice Sp. z o.o., ul. Kpt. M. Medweckiego 1, 32-083 Balice; 4. Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. im. Ignacego Jana Paderewskiego, ul. Paderewskiego 1, 86-005 Białe Błota; 5. Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o., ul. Słowackiego 200, 80-298 Gdańsk; 6. Port Lotniczy Lublin S.A., ul. Króla Jana Sobieskiego 1, 21-040 Świdnik; 7. Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o.o., ul. Gen. S. Maczka 35, 94-328 Łódź; 8. Port Lotniczy Poznań-Ławica Sp. z o.o., ul. Bukowska 285, 60-189 Poznań; 9. Port Lotniczy „Rzeszów - Jasionka” Sp. z o.o., Jasionka 942, 36-002 Jasionka; 10. Port Lotniczy Szczecin – Goleniów Sp. z o.o., Glewice 1a, 72-100 Goleniów; 11. Port Lotniczy Wrocław S.A., ul. Graniczna 190, 54-530 Wrocław; 12. Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”, ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa; 13. „Warmia i Mazury” Sp. z o.o., Szymany 150, 12-100 Szczytno; 14. Aero Partner Sp. z o.o., ul. Komitetu Obrony Robotników 39, 02-148 Warszawa; 15. Aeroklub Polski, ul. Komitetu Obrony Robotników 39, 02-148 Warszawa; 16. Aeroklub Poznański im. Wandy Modlibowskiej, Lotnisko Kobylnica, 62-006 Kobylnica; 17. Bielski Park Technologiczny Lotnictwa, Przedsiębiorczości i Innowacji Sp. z o.o., ul. Stefana Kóski 43, 43-512 Kaniów; 18. Lotnisko Mielec Sp. z o.o., ul. Lotniskowa 30, 39-300 Mielec; 19. Aeroklub Rybnickiego Okręgu Węglowego, ul. Żorska 332, 44-200 Rybnik; 20. Aeroklub Zagłębia Miedziowego, ul. Spacerowa 9, 59-301 Lubin; 21. Aeroklub Krainy Jezior, Lotnisko Kętrzyn Wilamowo, 11-400 Kętrzyn; 22. Centrum Szkolenia Kierowców i Doskonalenia Techniki Jazdy „Delta” Sp. z o.o., Polska Nowa Wieś-Lotnisko, 46-070 Komprachcice; 23. Centrum Usług Logistycznych, ul. Słoneczna 37, 00-789 Warszawa; 24. Gmina Krosno, ul. Lwowska 28 A, 38-400 Krosno; 25. Górnośląska Agencja Przedsiębiorczości i Rozwoju Sp. z o.o., ul. Wincentego Pola 16, 44-100 Gliwice; 26. Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, ul. Księżycowa 5, 01-934 Warszawa; 27. Lotnisko Bagicz Sp. z o.o., Bagicz 10, 78-111 Ustronie Morskie; 28. Ośrodek Kształcenia Lotniczego Politechniki Rzeszowskiej, Jasionka  915, 36-001 Trzebownisko; 29. Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Chełmie, ul. Pocztowa 54, 22-100 Chełm; 30. Województwo Świętokrzyskie, reprezentowane przez Zarząd Województwa Świętokrzyskiego, al. IX Wieków Kielc 3, 25-516 Kielce; 31. WSK "PZL-Świdnik" S.A., al. Lotników Polskich 1, 21-045 Świdnik; 32. Zarządzający lotniskiem Żerniki, ul. Poznańska 1, 62-023 Gądki; 33. Związek Regionalnych Portów Lotniczych, Międzynarodowy Port Lotniczy „Katowice” w Pyrzowicach, ul. Wolności 90, 42-625 Ożarowice; 34. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;   35) Stowarzyszenie Geodetów Polskich Zarząd Główny, ul. Czackiego 3/5, p. 416, 00-043 Warszawa;  36) Polskie Stowarzyszenie Energetyki Wiatrowej, ul. Złota 59, 00-120 Warszawa.  Z uwagi na zakres projektu, który nie dotyczy problematyki zadań związków zawodowych oraz organizacji pracodawców, projekt nie podlega opiniowaniu przez reprezentatywne związki zawodowe oraz organizacje pracodawców. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6. Wpływ na sektor finansów publicznych | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (ceny stałe z 2018 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 | 0 | | | 0 | | 0 | | 0 | 0 | | 0 | | | | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | 0 |
| budżet państwa | | | − | − | | | − | | − | | − | − | | − | | | | | − | | − | | − | | − | 0 |
| JST | | | − | − | | | − | | − | | − | − | | − | | | | | − | | − | | − | | − | 0 |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | | − | − | | | − | | − | | − | − | | − | | | | | − | | − | | − | | − | 0 |
| Wydatki ogółem | | | 0 | 0 | | | 0 | | 0 | | 0 | 0 | | 0 | | | | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | 0 |
| budżet państwa | | | − | − | | | − | | − | | − | − | | − | | | | | − | | − | | − | | − | 0 |
| JST | | | − | − | | | − | | − | | − | − | | − | | | | | − | | − | | − | | − | 0 |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | | − | − | | | − | | − | | − | − | | − | | | | | − | | − | | − | | − | 0 |
| Saldo ogółem | | | 0 | 0 | | | 0 | | 0 | | 0 | 0 | | 0 | | | | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | 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 | | | Nie dotyczy | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Projektowane rozporządzenie nie ma wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.  Projektowane rozporządzenie utrzymuje zasady dotyczące oznakowywania przeszkód lotniczych. Przeszkody lotnicze, które są już oznakowane zgodnie z dotychczasowymi przepisami, nie będą wymagały ponownego oznakowania, a tym samym ponoszenia kosztów. W przypadku różnic w oznakowaniu projektowane rozporządzenie przewiduje, że dostosowanie nastąpi przy okazji renowacji oznakowania. Tym samym koszty oznakowania powinny być analogiczne do kosztów renowacji oznakowania.  W ocenie projektodawcy projekt rozporządzenia jest zgodny z przepisami ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców [(Dz. U. z 2019 r. poz. 1292, z późn. zm.)](https://sip.legalis.pl/document-view.seam?documentId=mfrxilrtg4ytgobzga2dg). Projektodawca kierował się zasadami proporcjonalności i adekwatności przy określaniu wymagań objętych zakresem projektowanego rozporządzenia oraz starał się przy tym nie nakładać nowych obowiązków, jeśli nie było to konieczne i nie wynikało bezpośrednio z wdrażanych przepisów międzynarodowych. Projekt nakłada wyłącznie te obowiązki, które są niezbędne dla osiągnięcia głównego celu rozporządzenia, tj. zapewnienia bezpiecznej żeglugi powietrznej przez ograniczenie występowania przeszkód lotniczych, a w przypadku przeszkód lotniczych już istniejących przez zapewnienie jak najlepszej ich widzialności. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 2018 r.) | duże przedsiębiorstwa | | | | | | | ― | | ― | | | ― | | ― | | | | | ― | | ― | | ― | | |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | | | | | | | ― | | ― | | | ― | | ― | | | | | ― | | ― | | ― | | |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | | | | | | | ― | | ― | | | ― | | ― | | | | | ― | | ― | | ― | | |
| W ujęciu niepieniężnym | duże przedsiębiorstwa | | | | | | | Brak wpływu | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 | | | | | | | | W związku z tym, że obiekty stanowiące przeszkody lotnicze mogą być różnych kształtów i rozmiarów nie można jednoznacznie wskazać jednostkowego kosztu oznakowania przeszkody lotniczej. | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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: Zgłaszanie przeszkód lotniczych będzie się odbywało w drodze elektronicznej, co przyspieszy i ułatwi to działanie.  W przypadku spraw dotyczących powstawania obiektów stałych o charakterze czasowym lub obiektów ruchomych przekraczających wysokość wyznaczoną przez powierzchnie ograniczające przeszkody nie ma konieczności przeprowadzenia postępowania administracyjnego i wydania decyzji. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9. Wpływ na rynek pracy | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Projektowane rozporządzenie nie ma wpływu na rynek pracy. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10. Wpływ na pozostałe obszary | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| środowisko naturalne  sytuacja i rozwój regionalny  inne: | | | | | demografia  mienie państwowe | | | | | | | | | | | | | informatyzacja  zdrowie | | | | | | | | |
| Omówienie wpływu | | | | | | | | Nie dotyczy | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wykonanie przepisów projektowanego rozporządzenia nastąpi w momencie powstawania obiektów stanowiących przeszkody lotnicze. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |