Projekt z dnia: 11 marca 2019 r.

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA INFRASTRUKTURY[[1]](#footnote-1))

z dnia ………………….…… 2019 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku wyłącznego oraz sposobu i trybu przeprowadzania kontroli sprawdzającej

Na podstawie art. 59a ust. 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629 i 1637 oraz z 2019 r. poz. 235) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 7 czerwca 2018 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku wyłącznego oraz sposobu i trybu przeprowadzania kontroli sprawdzającej (Dz. U. poz. 1208) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 2:

a) pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) strefie podejścia końcowego i startu (FATO), strefie przyziemienia i wznoszenia (TLOF), strefie FATO typu „droga startowa” oraz długościach deklarowanych lotniska dla śmigłowców – należy przyjmować ich znaczenie zgodnie z przepisami Załącznika 14 tom II;”,

b) pkt 8 i 9 otrzymują brzmienie:

„8) Załączniku 14 tom I − należy przez to rozumieć Załącznik 14 „Lotniska” tom I „Projektowanie i eksploatacja lotnisk” 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.[[2]](#footnote-2))), ogłoszony w załączniku do obwieszczenia nr 3 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 11 stycznia 2019 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 14, tomu I do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC poz. 4) (w brzmieniu z dnia 11 stycznia 2019 r.);

9) Załączniku 14 tom II − należy przez to rozumieć Załącznik 14 „Lotniska” tom II „Lotniska dla śmigłowców” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., ogłoszony w załączniku do obwieszczenia nr 4 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 11 stycznia 2019 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 14, tomu II do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC poz. 5) (w brzmieniu z dnia 11 stycznia 2019 r.).”;

2) w § 3 w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) rozdziale 2 „Dane dotyczące lotniska”, z wyłączeniem pkt 2.1.2–2.1.4, 2.7.2, 2.9.4, 2.9.7–2.9.10 i 2.11.2–2.11.4;”;

3) w § 10 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Powierzchnie ograniczające przeszkody w przypadku lotniska dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej wyznacza się zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 92 ust. 2 ustawy.”;

4) § 13 otrzymuje brzmienie:

„§ 13. 1. W przypadku lotniska dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej drogi kołowania i płyty postojowe dla samolotów mogą mieć nawierzchnie sztuczne.

2. Do dróg kołowania o nawierzchni sztucznej, o których mowa w ust. 1, stosuje się wymagania określone w Załączniku 14 tom I w:

1) rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne” w pkt 3.9.1, 3.9.3–3.9.14, 3.11;

2) rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe dla nawigacji” w pkt 5.2.8.1, 5.2.8.2, 5.2.8.6, 5.2.8.10, 5.2.10.1, 5.2.10.2, 5.4.1.1, 5.4.1.3, 5.4.1.4, 5.4.1.8, 5.4.2.1, 5.4.2.3, 5.4.2.7, 5.4.2.10, 5.4.2.12, 5.4.2.16, 5.4.2.18, 5.4.3.1, 5.4.3.2, 5.4.3.7, 5.4.3.8, 5.4.3.12, 5.4.3.14, 5.4.3.25–5.4.3.27, 5.4.3.34–5.4.3.37;

3) rozdziale 10 „Obsługa techniczna lotniska” w pkt 10.2.1, 10.3.2.

3. Do płyt postojowych o nawierzchni sztucznej, o których mowa w ust. 1, stosuje się wymagania określone w Załączniku 14 tom I w:

1) rozdziale 2 „Dane dotyczące lotniska” w pkt 2.7.1 i 2.7.2;

2) rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne” w pkt 3.13;

3) rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe dla nawigacji” w pkt 5.2.12, 5.2.13.1–5.2.13.4, 5.2.13.6–5.2.13.8, 5.2.14, 5.4.4 i 5.4.6;

4) rozdziale 10 „Obsługa techniczna lotniska” w pkt 10.2.1 i 10.3.3.”;

5) w § 24:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadku lotnisk dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej wyznacza się przynajmniej jedną drogę kołowania. Drogę kołowania bez nawierzchni sztucznej oznacza się oznacznikami o parametrach określonych dla oznaczników granicy pola wzlotów. Oznaczniki dla drogi kołowania bez nawierzchni sztucznej umieszcza się w odległości nie większej niż 3 m od krawędzi tej drogi oraz w jednakowej odległości nie większej niż 80 m od siebie na prostych odcinkach drogi kołowania bez nawierzchni sztucznej i nie większej niż 50 m od siebie na łukach tej drogi.”,

b) dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

„6. W przypadku lotnisk dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej stanowiska postojowe bez nawierzchni sztucznej dla samolotów oznacza się flagami prostokątnymi w kolorze czerwonym o wysokości do 0,7 m nad poziomem podłoża i o wymiarach materiału flagi wynoszących co najmniej 0,5 m szerokości i 0,3 m wysokości. Flagi umieszcza się w odległości nie większej niż 1 m od krawędzi stanowiska postojowego bez nawierzchni sztucznej dla samolotów i w jednakowej odległości nie większej niż 8 m od siebie.”;

6) § 31 otrzymuje brzmienie:

„§ 31. Powierzchnie ograniczające przeszkody w przypadku lotniska dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej wyznacza się zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 92 ust. 2 ustawy.”;

7) w § 32:

a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) rozdziale 2 „Dane lotniska dla śmigłowców”, z wyłączeniem pkt 2.1.2 i 2.4.3;”,

b) uchyla się pkt 5,

c) pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) dodatku 1 „Międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania dla przyrządowych lotnisk dla śmigłowców z podejściem nieprecyzyjnym i/lub precyzyjnym oraz odlotami według wskazań przyrządów”, z wyłączeniem pkt 4.”;

8) w § 35 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 w brzmieniu:

„2. Na lotnisku dla śmigłowców posiadającym strefę podejścia końcowego i startu FATO inną niż strefa FATO typu „droga startowa”, o wymiarze przynajmniej jednego z jej boków większym niż 15 m, można stosować oznakowanie lub oznaczniki o parametrach określonych w rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe” pkt 5.2.6.3–5.2.6.8 Załącznika 14 tom II.”;

9) § 38 otrzymuje brzmienie:

„§ 38. Powierzchnie ograniczające przeszkody w przypadku lotniska dla śmigłowców wyznacza się zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 92 ust. 2 ustawy.”.

§ 2. Wymagania techniczne i eksploatacyjne zawarte w normach i zalecanych metodach postępowania, o których mowa w Załączniku 14 tom I w rozdziale 1 "Wymagania ogólne" w pkt 1.6.4 i w rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne” w pkt 3.1.10, 3.2.1, 3.2.2, 3.2.6, 3.3.6, 3.9.3, 3.9.4, 3.9.7 i 3.11.4 zostaną wdrożone na lotniskach wpisanych do rejestru lotnisk przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia nie później niż do dnia 31 grudnia 2020 r.

§ 3. Do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia dotyczących wpisania lotniska do rejestru lotnisk i wydania zezwolenia, o którym mowa w art. 61 ust. 1 z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 oraz z 2019 r. poz. 235), stosuje się przepisy rozporządzenia zmienianego w § 1, w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 2019 r.

 Minister Infrastruktury

Uzasadnienie

I. Wyjaśnienie potrzeby i celu nowelizowania rozporządzenia

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 czerwca 2018 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku wyłącznego oraz sposobu i trybu przeprowadzania kontroli sprawdzającej (Dz. U. z 2018 r. poz. 1208) powinno być znowelizowane, aby wdrożyć do krajowego systemu prawnego nowe normy i zalecane metody postępowania wprowadzone przez Radę Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w 2018 r. do Załącznika 14 „Lotniska” 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.), tom I „Projektowanie i eksploatacja lotnisk” oraz tom II „Lotniska dla śmigłowców”, zwanego dalej „Załącznikiem 14”.

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

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 czerwca 2018 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku wyłącznego oraz sposobu i trybu przeprowadzania kontroli sprawdzającej dotyczy lotnisk użytku wyłącznego oraz lotnisk użytku publicznego niepodlegających certyfikacji, o których mowa w art. 54 ust. 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. ̶ Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, z późn. zm.). Lotniska te nie podlegają wymaganiom międzynarodowym, w tym UE i ICAO, niemniej jednak przepisy dla tych lotnisk zostały opracowane w oparciu o standardy i zalecenia oraz sprawdzone praktyki międzynarodowe i rozwiązania techniczne zawarte w Załączniku 14, z uwzględnieniem rodzajów lotnisk i wykonywanych na nich operacji lotniczych.

W związku z cyklicznymi zmianami wprowadzanymi do Załącznika 14 przez Radę ICAO mającymi na celu poprawę efektywności i bezpieczeństwa operacji lotniczych oraz dostosowanie lotnisk do wprowadzanych w życie nowych rozwiązań i ułatwień technologicznych w lotnictwie cywilnym istnieje konieczność odpowiedniej nowelizacji przepisów krajowych wdrażających Załącznik 14 dla różnego rodzaju lotnisk, w tym niniejszego rozporządzenia - dla lotnisk użytku wyłącznego lotnisk oraz użytku publicznego niepodlegających certyfikacji.

Obowiązujące rozporządzenie wdraża do krajowego systemu prawnego większość wymagań Załącznika 14 tom I „Projektowanie i eksploatacja lotnisk” wydanie siódme z lipca 2016 r. obejmujące zmiany do zmiany nr 13A włącznie oraz tom II „Lotniska dla śmigłowców” wydanie czwarte z lipca 2013 r. obejmujące zmiany do zmiany nr 7 włącznie.

Niniejsze rozporządzenie wdraża do krajowego systemu prawnego Załącznik 14 w zakresie zmiany nr 14 do tomu I oraz zmiany nr 8 do tomu II, które weszły w życie w dniu 8 listopada 2018 r.

Wdrożenie Załącznika 14 rozporządzeniem krajowym wynika z faktu, że składa się on z norm i zalecanych metod postępowania (standards and recommended practices - SARPs) oraz dodatkowych wskazówek merytorycznych. Normy mają charakter obowiązkowy, natomiast zalecenia i wskazówki merytoryczne nie są obowiązkowe, ale w większości przypadków ich wdrożenie jest konieczne dla zachowania spójności i wartości merytorycznej wdrażanych przepisów.

III. Wskazanie różnic pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

Najważniejsza zmiana dotyczy nowych lub zmienionych norm i zalecanych metod postępowania wprowadzonych 8 listopada 2018 r. do Załącznika 14. Zmiany te dotyczą innego sposobu wyznaczania kodu referencyjnego lotniska oraz wdrożenia przez ICAO nowego dokumentu „Procedury służb żeglugi powietrznej – Zarządzanie informacjami lotniczym (PANS-AIM)” (Doc 10066) (Procedures for Air Navigation Services – Aeronautical Information Management). Zmiany te nie wymagają od zarządzających żadnych nakładów finansowych.

IV. Zakres regulacji

W projekcie dokonuje się zmian w zakresie nowych albo zmienionych punktów Załącznika 14 tom I i II – w szczególności w zakresie wymagań dotyczących kodu referencyjnego lotniska, a także uchylenia w Załączniku 14 tom I dotychczasowego dodatku regulującego kwestie dotyczące jakości danych lotniczych.

Zmiany w § 2 dotyczą zmian publikatora Załącznika 14 w Dzienniku Urzędowym ULC oraz dodania pojęcia strefy FATO typu „droga startowa”.

Zmiany w § 3 wynikają ze zmiany 14-tej do Załącznika 14 tom I. W aktualnie obowiązującym rozporządzeniu wyłączony jest cały podrozdział 2.1. W związku z tym, że zmiana 14-ta całkowicie zmieniła brzmienie pkt. 2.1.1, który aktualnie zawiera ogólne wymagania dotyczące określania i zgłaszania danych lotniczych dotyczących lotniska, uznano, że dla lotnisk użytku wyłącznego wymaganie to jest konieczne, ze względu na fakt publikowania przez te lotniska danych lotniczych w zbiorze informacji lotniczych AIP VFR.

Przepis w § 13 w ust. 1 został zmieniony, aby dokładnie określić, że drogi kołowania i płyty postojowe dla samolotów na lotniskach dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej mogą mieć nawierzchnię sztuczną. W ust. 2 wskazano wymagania jakie stosuje się do takich dróg kołowania i płyt postojowych poprzez odesłanie do odpowiednich pkt Załącznika 14 tom I.

W § 24 zmieniono ust. 1 i dodano ust. 6. W ust. 1 wprowadzono obowiązek wyznaczania drogi kołowania na lotnisku dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej. W dotychczasowym brzmieniu przepis powodował wątpliwości interpretacyjne. W ust. 6 określono natomiast oznakowania stanowisk postojowych dla samolotów przy pomocy prostokątnych flag.

Zmiany w § 32 wynikają ze zmiany nr 8 do Załącznika 14 tom II. W aktualnie obowiązującym rozporządzeniu wyłączone są m.in. punkty pkt 2.1.2, 2.1.3 i 2.1.4, a w projekcie tylko 2.1.2. Zmiana nr 8 do Załącznika 14 tom II wprowadziła obszerne zmiany w podrozdziale 2.1 „Dane lotnicze”. Usunięto większość punktów, gdyż wymagania te zostały przeniesione do Załącznika 15 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., i numeracja punktów, które pozostały zmieniła się. Dlatego projektowany § 32 uwzględnia zmienioną numeracją norm i zaleceń ICAO i nie wprowadza nowych wymagań merytorycznych.

Przepis § 35 reguluje kwestie oznakowania lub oznaczników na lotnisku dla śmigłowców posiadającym strefę podejścia końcowego i startu FATO inną niż strefa FATO typu „droga startowa”, poprzez umożliwienie stosowania oznakowania poziomego lub oznaczników, o których mowa w rozdziale 5 Załącznika 14 tom II.

Zmiany w § 10, § 31 i § 38 wynikają ze zmian wprowadzonych w ustawie – Prawo lotnicze przez ustawę z dnia 14 grudnia 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. 235), w szczególności przez wprowadzenie na poziomie ustawy pojęcia „powierzchni ograniczających przeszkody” oraz zmiany brzmienia upoważnienia do wydania rozporządzenia zawartego w art. 92 tej ustawy.

W § 3 rozporządzenia zmieniającego określono okres przejściowy dla nowych wymagań wprowadzonych zmianą 14-tą do Załącznika 14-go w pkt: 1.6.4, 3.1.10, 3.2.1, 3.2.2, 3.2.6, 3.3.6, 3.9.3, 3.9.4, 3.9.7 i 3.11.4. W związku z nowym sposobem określania kodu referencyjnego lotniska w rozdziale 1 pkt 1.6.4 Załącznika 14, w treści Załącznika zmienił się także sposób określania: szerokości dróg startowych (pkt 3.1.10) i poboczy dróg startowych (pkt 3.2.1, 3.2.2 i 3.2.6), wymiarów płaszczyzny do zawracania (pkt 3.3.6), szerokości dróg kołowania (pkt 3.9.3, 3.9.4 i 3.9.7) oraz szerokości pasów drogi kołowania (pkt 3.11.4). Zmiany te nie powinny nakładać obciążeń finansowych na zarządzających lotniskami, gdyż nie wymagają zmian infrastruktury lotniska. Zarządzający lotniskami muszą jednak dokonać przeglądu dokumentacji lotniskowej, w tym instrukcji operacyjnej lotniska (INOP), dokonać odpowiednich korekt i uaktualnić informacje publikowane w Zbirze Informacji Lotniczych (AIP). Czynności te wymagają określonego czasu, dlatego w przepisie wyznaczono termin do 31 grudnia 2020 r.

Rozporządzenie wejdzie w życie w dniu 1 kwietnia 2019 r., łącznie z projektowanymi rozporządzeniami regulującymi wymagania techniczne dla lotnisk użytku publicznego, wydawanymi na podstawie art. 59a ust. 6 i 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze w brzmieniu nadanym ustawą z dnia 14 grudnia 2018 r. o zmianie ustawy - Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. 235).

V. Przewidywane skutki prawne wejścia w życie rozporządzenia

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie pociąga za sobą obciążeń finansowych dla zarządzających lotniskami, ani dla innych podmiotów.

Rozwiązania zawarte w projekcie rozporządzenia nie będą miały wpływu na działalność mikro-przedsiębiorców, 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

Nie dotyczy.

VII. Udostępnienie w Biuletynie Informacji Publicznej

Zgodnie z § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204 oraz z 2018 r. poz. 114 i 278) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny

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

Projekt zmiany rozporządzenia wydanego na podstawie art. 59a ust. 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

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

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

|  |  |
| --- | --- |
| Nazwa projektuRozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku wyłącznego oraz sposobu i trybu przeprowadzania kontroli sprawdzającej Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracująceMinisterstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Mikołaj Wild – Sekretarz Stanu Kontakt do opiekuna merytorycznego projektuJakub Woźniak (tel.: 630 13 22, email: jwozniak@mi.gov.pl) | Data sporządzenia11 stycznia 2019 r.Źródło: Art. 59a ust. 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629 i 1637 oraz z 2019 r. poz. 235)Nr w wykazie prac legislacyjnych MI: 258 |
| OCENA SKUTKÓW REGULACJI |
| Jaki problem jest rozwiązywany? |
| Wdrożenie do krajowego systemu prawnego nowych norm i zaleceń Załącznika 14 „Lotniska” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. tom I „Projektowanie i eksploatacja lotnisk” oraz tom II „Lotniska dla śmigłowców”, zwanego dalej „Załącznikiem 14”, w zakresie zmiany nr 14 do tomu I oraz zmiany nr 8 do tomu II, które weszły w życie w dniu 8 listopada 2018 r., dla lotnisk użytku wyłącznego oraz lotnisk użytku publicznego niepodlegających certyfikacji. |
| Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt |
| Nowelizacja dotychczas obowiązującego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 czerwca 2018 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku wyłącznego oraz sposobu i trybu przeprowadzania kontroli sprawdzającej” (Dz. U. z 2018 r. poz. 1208) wydanego na podstawie art. 59a ust. 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze. |
| Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?  |
| Obowiązek wdrożenia Załącznika 14 dotyczy wszystkich Państw Członkowskich Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO). Przepisy te wdrażane są w różny sposób, w zależności od systemu prawnego obowiązującego w danym kraju oraz rodzaju lotnisk i wykonywanych operacji lotniczych. |
| Podmioty, na które oddziałuje projekt |
| Grupa | Wielkość | Źródło danych  | Oddziaływanie |
| Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego | 1 | Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze  | Bez zmian |
|

|  |
| --- |
| Lotniska użytku wyłącznego oraz lotniska użytku publicznego niepodlegające certyfikacji (zarządzający lotniskami) |

 | 20 + 22 = razem 42 lotniska | Rejestr lotnisk cywilnych | Bez zmian |
| Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji |
| Projekt rozporządzenia zostanie przekazany do konsultacji publicznych zgodnie z trybem przewidzianym w Regulaminie pracy Rady Ministrów.Treść projektu zostanie podana do publicznej wiadomości poprzez 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), w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, a informacja o udostepnieniu projektu w serwisie zostanie przekazana następującym podmiotom:1) Aeroklub Polski, ul. Komitetu Obrony Robotników 39, 00-906 Warszawa;2) Aero Partner Sp. z o.o. ul. Komitetu Obrony Robotników 39, 00-906 Warszawa;3) Aeroklub Krainy Jezior, Lotnisko Kętrzyn Wilamowo, 11-400 Kętrzyn;4) Aeroklub Poznański im. Wandy Modlibowskiej, Lotnisko Kobylnica, 62-006 Kobylnica;5) Aeroklub Rybnickiego Okręgu Węglowego, ul. Żorska 332, 44-200 Rybnik, skr. poczt. 117;6) Aeroklub Zagłębia Miedziowego w Lubinie, ul. Spacerowa 9, 59-301 Lubin;7) Lotnisko Mielec Sp. z o.o., ul. Lotniskowa 30, 39-300 Mielec;8) Zarząd Województwa Świętokrzyskiego, Al. IX Wieków Kielc 3, 25-516 Kielce;9) Centrum Usług Logistycznych, ul. Słoneczna 37, 00-789 Warszawa;10) Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, ul. Księżycowa 1, 01-934 Warszawa;11) Górnośląska Agencja Przedsiębiorczości i Rozwoju Sp. z o.o., Wincentego Pola 16, 44-100 Gliwice;12) Lotnisko Bagicz Sp. z o.o., ul. Bagicz 10, 78-111 Ustronie Morskie;13) Biuro Projektowo-Konsultingowe Lotnisk Avia-Projekt, ul. Inżynierska 65/7, 53-230 Wrocław;14) ILF Consulting Engineers Polska Sp. z o.o., ul. Postępu 15B, 02-676 Warszawa;15) Instytut Techniki Wojsk Lotniczych, ul. Księcia Bolesława 6, 01-494 Warszawa;16) Ośrodek Kształcenia Lotniczego Politechniki Rzeszowskiej, Rzeszów-Jasionka  915, 36-001 Trzebownisko;17) Polconsult Sp. z o.o., ul. Grójecka 34, 02-308 Warszawa;18) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;19) Samodzielna Pracownia Usług Projektowych, ul. Modlińska 190 lok. 214A, 03-119 Warszawa;20) Stowarzyszenie „Inicjatywa dla Infrastruktury”, Pl. Bankowy 2, 00-095 Warszawa;21) Urząd Miasta Krosno, ul. Lwowska 28A, 38-400 Krosno;22) WSK „PZL-Świdnik” S.A., ul. Kolejowa 3, 21-040 Świdnik;23) Związek Regionalnych Portów Lotniczych, Al. Korfantego 38, 40-161 Katowice.Z uwagi na zakres projektu, który nie dotyczy problematyki zadań związków zawodowych oraz organizacji pracodawców, projekt nie podlega zatem opiniowaniu przez reprezentatywne związki zawodowe oraz organizacje pracodawców. |
|  Wpływ na sektor finansów publicznych |
| (ceny stałe z 2014 r.) | Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł] |
| 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | Łącznie (0-10) |
| Dochody ogółem | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | 0 |
| budżet państwa | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | 0 |
| JST | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | 0 |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | 0 |
| Wydatki ogółem | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | 0 |
| budżet państwa | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | 0 |
| JST | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | 0 |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | 0 |
| Saldo ogółem | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | 0 |
| budżet państwa | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | 0 |
| JST | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | 0 |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | − | 0 |
| Źródła finansowania  | Nie dotyczy. |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń |  |
| Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe  |
| Skutki:Niniejsze rozporządzenie nie nakłada na zarządzających lotniskami dodatkowych obciążeń. |
| Czas w latach od wejścia w życie zmian | 0 | 1 | 2 | 3 | 5 | 10 | Łącznie (0-10) |
| W ujęciu pieniężnym(w mln zł, ceny stałe z 2014 r.) | duże przedsiębiorstwa | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ― |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ― |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | ― | ― | ― | ― | ― | ― | ― |
| W ujęciu niepieniężnym | duże przedsiębiorstwa | Nie dotyczy |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | Nie dotyczy |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe  | Nie dotyczy |
| Niemierzalne |  | Nie dotyczy |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń  | Nie dotyczy |
|  Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu |
| [x]  nie dotyczy |
| Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności). | [ ]  tak[ ]  nie[x]  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[x]  nie dotyczy |
| Komentarz: Nie dotyczy. |
| Wpływ na rynek pracy  |
| Projektowana zmiana rozporządzenia nie ma wpływu na rynek pracy. |
| Wpływ na pozostałe obszary |
| [ ]  środowisko naturalne[ ]  sytuacja i rozwój regionalny[ ]  inne: sytuacja ekonomiczna i społeczna rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych  | [ ]  demografia[ ]  mienie państwowe | [ ]  informatyzacja[ ]  zdrowie |
| Omówienie wpływu | Brak wpływu |
| Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego |
| Wykonanie przepisów nastąpi z dniem wejścia w życie rozporządzenia.Rozporządzenie wejdzie w życie z dniem 1 kwietnia 2019 r.  |
|  W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane? |
| Nie dotyczy |
| Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)  |
|  |

1. 1) Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176). [↑](#footnote-ref-1)
2. ) Zmiany wymienionej umowy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1963 r. poz. 137 i 138, z 1969 r. poz. 210 i 211, z 1976 r. poz. 130, 131, 188, 189, 227 i 228, z 1984 r. poz. 199 i 200, z 2000 r. poz. 446 i 447, z 2002 r. poz. 527 i 528, z 2003 r. poz. 700 i 701 oraz z 2012 r. poz. 368, 369, 370 i 371. [↑](#footnote-ref-2)