Uzasadnienie

## I. Wyjaśnienie potrzeby i celu nowelizowania rozporządzenia

Zmiana rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk z dnia 5 lipca 2013 r. (Dz. U. z 2018 r. poz. 2145) spowodowana jest koniecznością uaktualnienia przepisów regulacji m.in. w zakresie klasyfikacji kategorii lotnisk wynikającej z wymagań rozporządzenia Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiającego 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.) oraz zmian wynikających z wymagań określonych w znowelizowanej ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1970, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”.

Dodatkowo, zmiana obowiązującego rozporządzenia wynika z konieczności realizacji działań
w zakresie zmian na lotnisku i oceny bezpieczeństwa w przypadku zmian na lotnisku, określonych w Planie działań naprawczych (CAP – Corrective Action Plan pkt 8.171)
wnastępstwie audytu Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego ICAO USOAP CMA w 2018 r. oraz dostosowania przepisów uzależniających zmianę kategorii ochrony przeciwpożarowej lotniska od uzyskania zezwolenia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego do obecnych warunków funkcjonowania lotnisk w sytuacji epidemiologicznej.

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

Obecne wymagania zawarte w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 63 ustawy – Prawo lotnicze określają szczegółowe zasady klasyfikacji lotnisk, szczegółowe warunki i tryb prowadzenia rejestru lotnisk cywilnych, zwanego dalej „rejestrem lotnisk” – z uwzględnieniem wymagań dotyczących dokumentacji rejestrowej, wzór rejestru lotnisk, zmiany cech lotniska – uwzględniając podział na zmiany wymagające uzyskania zezwolenia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz podlegające tylko wpisowi do rejestru lotnisk, a także szczegółowe wymagania, jakie muszą spełnić zakładający lotniska i zarządzający lotniskami w zależności od klasyfikacji lotnisk.

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

Wprowadzane w projekcie nowe regulacje odnoszą się m. in. do kwestii związanych
z klasyfikacją lotnisk, wymogów w zakresie wzoru rejestru lotnisk, a także wymagań
w zakresie przekazywania dokumentacji kartograficznej przez zakładających lotniska i zarządzających lotniskami.

Niniejszy projekt przewiduje następujące zmiany w obowiązującym rozporządzeniu:

1. W § 2 pkt 2 lit. a tiret pierwsze podwójne tiret pierwsze – w celu jednoznaczności zdefiniowania rodzaju lotniska użytku publicznego certyfikowanego, doprecyzowano przepis przez wskazanie na podstawę prawną wymagań certyfikacyjnych dla tego typu lotnisk na przepisy wydane na podstawie rozporządzenia Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiającego wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008.
2. W § 2 pkt 2 lit. a tiret pierwsze podwójne tiret drugie – w celu jednoznaczności zdefiniowania rodzaju lotniska użytku publicznego certyfikowanego, doprecyzowano przepis przez wskazanie na podstawę prawną wymagań certyfikacyjnych dla tego typu lotnisk, tj. przepisy wydane na podstawie art. 59a ust. 5, art. 83 ust. 1, art. 85 i art. 92 ust. 2 pkt 1 i 2 ustawy – Prawo lotnicze.
3. W § 2 pkt 2 lit. a tiret drugie, w celu jednoznaczności zdefiniowania rodzaju lotniska użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji, doprecyzowano przepis przez wskazanie na podstawę prawną wymagań certyfikacyjnych dla tego typu lotnisk, tj. przepisy wydane na podstawie art. 59a ust. 5, art. 83 ust. 1, art. 85 i art. 92 ust. 2 pkt 1 i 2 ustawy – Prawo lotnicze.
4. W § 2 pkt 2 lit. a tiret trzecie – w celu jednoznaczności zdefiniowania rodzaju lotniska użytku publicznego niepodlegającego certyfikacji doprecyzowano przepis o podstawę prawną opartą o ustawę – Prawo lotnicze, określającą wymagania dla tych lotnisk.
5. W § 3 pkt 3 został zaktualizowany przez wskazanie najnowszego obwieszczenia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego dotyczącego ogłoszenia tomu I 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.). W § 3 pkt 4 rozszerzono katalog podziału lotnisk według kryteriów technicznych ze względu na rodzaj przyjmowanych statków powietrznych dodając lit. c w brzmieniu „dla samolotów i śmigłowców.” Powyższe rozszerzenie zostało wprowadzone w związku z pojawiającymi się przypadkami konieczności wydawania certyfikatów dla lotnisk dla samolotów, na których zlokalizowane są również elementy lotniska dla śmigłowców.
6. W § 4 ust. 4 pkt 3 we wprowadzeniu do wyliczenia zostało zweryfikowane zróżnicowanie danych dla dróg startowych oraz pasów dróg startowych ze względu na odmienność definicji i wymogów, jak również uwzględniono dane dotyczące stref końcowego podejścia i startu (FATO) lotnisk dla śmigłowców. Ponadto w lit. i doprecyzowano zapis „nośności określonej przez liczbę klasyfikacyjną nawierzchni – PCN (Pavement Classification Number)” dodając: „lub maksymalną masę startową (MTOM)”. Wynika to z faktu, że na lotniskach, na których nie została określona PCN wytrzymałość nawierzchni określa się według MTOM.
7. W § 4 ust. 4 pkt 6 zmieniono brzmienie lit. f dotyczącej wysokości obiektu nad poziom morza, określonej w metrach, uzupełniając ją o wysokość obiektu nad poziomem terenu jako informację niezbędną do analizy parametrów obiektów występujących na terenie lotniska.
8. W § 4 ust. 4 wykreślono cały pkt 9 dotyczący ewidencji zmian eksploatacyjnych i technicznych cech lotniska, stanowiącej informację zdublowaną w teczce rejestracyjnej lotniska. W zależności od rodzaju, zmiany są rejestrowane w odpowiedniej części rejestru lotnisk: części kartograficznej lub w odpowiednich częściach teczki rejestracyjnej lotniska (punkty 1–8). Uchylenie pkt 9 pozwoli na uniknięcie powielania istniejącej już informacji, co pozytywnie wpłynie na spójność danych i będzie stanowić ułatwienie dla zarządzających lotniskami.
9. W § 4 ust. 4 uchylono pkt 10 dotyczący informacji o przeprowadzonych kontrolach lotnisk, jako informacje zbędne w teczce rejestracyjnej lotniska ze względu na ich występowanie w odrębnych ewidencjach kontroli lotnisk.
10. W § 5 ust. 1 doprecyzowano, że integralną częścią rejestru jest zbiór dokumentów w postaci papierowej, otrzymanych od zarządzającego lotniskiem lub wytworzonych w procesie wpisu lotniska do rejestru lotnisk. Wynika to z praktycznej potrzeby analizy parametrów i lokalizacji poszczególnych obiektów lotniskowych (szczególnie liniowych) występujących na lotnisku na mapach papierowych zachowujących dokładne skalowanie i pozwalających nanosić odręczne zmiany z zachowaniem ich archiwizacji.
11. W § 5 ust. 3 uzupełniono podstawę wpisu danych do księgi rejestru lotnisk oraz teczki rejestracyjnej lotniska o art. 59 ust. 5 zdanie drugie ustawy – Prawo lotnicze i art. 61 ust. 3 ustawy – Prawo lotnicze, stanowiących umocowanie prawne dla wpisu zmian eksploatacyjnych i technicznych cech lotniska do rejestru lotnisk.
12. W § 6 ust. 1 pkt 1 i 2 został sprecyzowany zakres zawartości naniesień na mapach rejestrowych o niezbędne dane i informacje wpływające na eksploatację lotniska oraz umożliwiające analizę zmian na lotnisku.
13. W § 6 ust. 2 zostały sprecyzowane parametry zbiorów danych gromadzonych w rejestrze lotnisk dokumentów szczególnie map rejestrowych co ma na celu ujednolicenie zbiorów danych oraz ułatwienie prac w zakresie rejestru lotnisk i jego archiwizacji.
14. W § 6 dodano ust. 4, a wraz z nim obowiązek poświadczenia dokumentacji stanowiącej kartograficzną część rejestru lotnisk opisaną w ust.1 przez uprawnionego geodetę.
15. W § 7 w ust. 1 zawierającym katalog istotnych zmian eksploatacyjnych i technicznych cech lotniska wymagających uzyskania zezwolenia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, usunięto znajdujący się pierwotnie w pkt 4 przepis wskazujący na granicę pola wzlotów i układ dróg startowych lotniska. Przepis został usunięty, gdyż kwestie te związane są ze zmianą parametrów drogi startowej i stanowiły niejako zdublowanie zapisu zawartego w następnym punkcie.
16. W § 7 ust. 1 pkt 5 zmieniono pierwszą część punktu: „parametrów drogi startowej i jej zabezpieczeń, ...” na: „parametrów drogi startowej lub strefy końcowego podejścia i startu (FATO) i ich zabezpieczeń”, precyzując, że przepis dotyczy zarówno drogi startowej dla samolotów, jak i strefy podejścia końcowego i startu dla śmigłowców. Ponadto, usunięto zapis: „w tym powodujących zmianę kodu referencyjnego lotniska” – zmiana kodu nie zawsze jest związana ze zmianą parametrów drogi startowej.
17. W § 7 ust. 1 pkt 6 doprecyzowano przepis – pierwotne sformułowanie: „likwidacji, budowy lub rozbudowy infrastruktury lotniskowej, teletechnicznej lub nawigacyjnej” zastąpiono sformułowaniem: „likwidacji, budowy lub rozbudowy pojedynczych obiektów infrastruktury lotniskowej oraz autonomicznych systemów elektroenergetycznych, teletechnicznych, nawigacyjnych, sanitarnych, paliwowych i odwadniających”.
18. W § 7 ust. 1 pkt 8 pierwotny zapis: „jeżeli skutkuje to zmianą kategorii na okres dłuższy niż 7 dni” zastąpiono zapisem: „o ile nie wystąpiły nieprzewidziane okoliczności prowadzące do tymczasowego obniżenia poziomu ochrony ratowniczo-gaśniczej lotniska i są one uznawane za nieplanowane zdarzenia skutkujące niedostępnością infrastruktury, sprzętu i zasobów, trwające nie dłużej niż 1 miesiąc”. Zmiana jest podyktowana zaistniałą sytuacją epidemiczną skutkującą problemami z zapewnieniem odpowiedniej liczby strażaków na zmianie służbowej przy jednoczesnym ograniczeniu godzin pracy lotnisk, co w konsekwencji powoduje obniżanie kategorii ochrony przeciwpożarowej.
19. W § 7 ust. 1 pkt 9 zastąpiono dość ogólny przepis: „ograniczeń wysokości zabudowy na lotnisku i w jego otoczeniu” bardziej precyzyjnym: „powierzchni ograniczających przeszkody”.
20. W § 7 ust. 1 dodano punkty 10 i 11. Dla jednoznacznego dokonania zmiany kodu referencyjnego drogi startowej mającego znaczny wpływ na eksploatację lotniska zindywidualizowano zapis dotyczący zmiany tego kodu. Ze względu na duży wpływ statusu dostępności lotniska dla użytkowników na warunki eksploatacyjne i operacyjne lotniska do wykazu istotnych zmian eksploatacyjnych i technicznych cech lotniska został dopisany ten zakres zmiany.
21. W projekcie zaproponowano nowe brzmienie § 8 ust. 1. Mając na uwadze brzmienie art. 878 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy – Prawo lotnicze, zrezygnowano z dotychczasowych pkt 2 i 3. W pozostałych punktach została wskazana konieczność aktualizacji dokumentacji rejestracyjnej i jej zakres. Ze względu na częste zmiany w infrastrukturze lotniskowej na lotniskach niezbędna jest aktualizacja dokumentów zawartych w rejestrze lotnisk. Dodano również pkt 5 ustanawiający obowiązek przekazania Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego przez zakładającego lub zarządzającego lotniskiem nie rzadziej niż raz na 24 miesiące, w formie tabelarycznej aktualnych informacji o nieruchomościach znajdujących się w granicy lotniska oraz granicy części lotniczej lotniska, wraz z poświadczeniem prawa do dysponowania tych nieruchomości (tj. umowy cywilnoprawnej lub poświadczonego zgodnie z Kodeksem postępowania administracyjnego aktu notarialnego lub wypisu z ewidencji gruntów ważnego do 3 miesięcy lub odpisu zwykłego z księgi wieczystej ważnego do 6 miesięcy) wraz z wyrysem z mapy ewidencyjnej nieruchomości znajdujących się w granicy lotniska oraz granicy części lotniczej lotniska, która zawiera aktualny przebieg tych granic lub oświadczenie o aktualności powyższych dokumentów stwierdzających prawo dysponowania nieruchomościami znajdującymi się w granicy lotniska oraz granicy części lotniczej lotniska, jeżeli ich stan prawny nie uległ zmianie.
22. Dodatkowo w § 8 zaproponowano dodanie ust. 1a określającego wymagania, jakie musi spełnić zarządzający lotniskiem w zakresie przekazywania informacji niezbędnych do uzyskania zezwolenia na istotną zmianę eksploatacyjnych i technicznych cech lotniska. Zgodnie z proponowanym przepisem zarządzający lotniskiem będzie zobowiązany do przekazania Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego dokumentów, o których mowa w art. 55 ust 3 ustawy – Prawo lotnicze (pkt 1), uzasadnienia dotyczącego wnioskowanej zmiany (pkt 2), analizy bezpieczeństwa, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 83 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze, określającej jednoznacznie, że wnioskowana zmiana nie będzie stanowić niedopuszczalnego zagrożenia dla ruchu statków powietrznych na lotnisku oraz dla ochrony w lotnictwie cywilnym (pkt 3) oraz pozytywnej opinii instytucji zapewniającej służbę ruchu lotniczego, o ile taka służba funkcjonuje na lotnisku – w przypadku zmiany związanej z budową lub montażem obiektów wielkogabarytowych, tzn. w rzucie pionowym o powierzchni większej niż 10 m2 (pkt 4). Dodanie wymagania w zakresie przedłożenia przez zarządzającego lotniskiem analizy bezpieczeństwa wnioskowanej istotnej zmiany eksploatacyjnych i technicznych cech lotniska oraz uzyskania pozytywnej opinii instytucji zapewniającej służbę ruchu lotniczego, w ocenie projektodawcy, istotnie przyczyni się do wzrostu bezpieczeństwa ruchu statków powietrznych na lotnisku. Ponadto uwzględnienie w pkt 3 konieczności przeprowadzenia analizy bezpieczeństwa pod kątem ochrony w lotnictwie cywilnym jest istotne w świetle zadania PQ 8.181 określonego w ramach Planu Działań Naprawczych w następstwie audytu ICAO USOAP CMA w 2018 r., a odnoszącego się do konieczności wdrożenia przez Polskę skoordynowanych ustaleń pomiędzy zainteresowanymi podmiotami lotniczymi, Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego i zarządzających lotniskami, w celu optymalizacji środków ochrony lotnictwa cywilnego w państwie i zapewnienia, że międzynarodowe środki ochrony lotnictwa cywilnego zostaną włączone w procesie projektowania i budowy obiektów oraz urządzeń lotniskowych. Proponowany przepis stanowi element realizacji upoważnienia ustawowego, o którym mowa w art. 63 pkt 5 ustawy – Prawo lotnicze, określający wymagania, jakie muszą spełnić zarządzający lotniskami w przypadku składania wniosku o uzyskanie zezwolenia na dokonanie istotnych zmian eksploatacyjnych i technicznych cech lotniska, o którym mowa w art. 61 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze.
23. Zmieniono załącznik nr 2 do rozporządzenia. Zmiany wynikają z konieczności uwzględnienia zmian wprowadzanych w treści zmienianego rozporządzenia.

**IV. Przepisy przejściowe i dostosowujące oraz przepis końcowy**

Przepisy przejściowe określają, że sprawy dotyczące aktualizacji dokumentacji rejestru lotnisk oraz wydania zezwolenia na dokonanie istotnych zmian eksploatacyjnych i technicznych cech lotniska wszczęte i niezakończone przed wejściem w życie projektowanych przepisów będą rozpatrywane według przepisów dotychczasowych.

Jednocześnie ze względu na konieczność dostosowania rejestru lotnisk do nowych wymagań zobowiązano zarządzających lotniskami do dostosowania dokumentacji rejestrowej do zmienionych wymagań w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

Ponadto zobligowano Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego do dostosowania rejestru lotnisk do wymagań określonych w przedmiotowym rozporządzeniu w terminie 6 miesięcy od dnia otrzymania od zarządzających lotniskami zaktualizowanej dokumentacji.

Zgodnie z intencją projektodawcy ujętą w § 3 projektowanego rozporządzenia wejdzie ono 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 oraz niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461).

V. Przewidywane skutki finansowe i prawne wejścia w życie rozporządzenia

Wejście w życie rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie wydane na podstawie art. 63 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

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz zgodnie z § 52 ust. 1 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 rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej, w szczególności z przepisami rozporządzenia Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiającego wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008.

Ponadto należy dodać, że nie ma możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków niż wydanie projektowanego rozporządzenia.