|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nazwa projektu**  rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie konsultacji w celu wprowadzenia ograniczeń operacyjnych w porcie lotniczym  **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące**  Ministerstwo Infrastruktury  **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu**  Marcin Horała – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu**  Marcin Morawski – specjalista w Departamencie Lotnictwa Ministerstwa Infrastruktury (tel. 22 630 13 22, e-mail: Marcin.Morawski@mi.gov.pl) | | | | | | | | | | | | | | | | | **Data sporządzenia**  03.09.2020 r.  **Źródło:**  Art. 71e ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2019 r. poz. 1580, z późn. zm.)  **Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury:**  18 | | | | | | | | | | | |
| **OCENA SKUTKÓW REGULACJI** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Jaki problem jest rozwiązywany?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wydanie rozporządzenia jest konieczne ze względu na nowelizację ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze w zakresie art. 71a–71e, które było efektem wejścia w życie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 598/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń operacyjnych odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Unii w ramach zrównoważonego podejścia oraz uchylającego dyrektywę 2002/30/WE (Dz. Urz. UE L 173 z 12.06.2014, str. 65), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 598/2014/UE”.  W projekcie rozporządzenia uregulowane są kwestie związane z wprowadzaniem ograniczeń operacyjnych, o których mowa w art. 2 pkt 6 rozporządzenia nr 598/2014/UE, w tym:   1. zakres informacji wymaganych do przeprowadzenia konsultacji w celu wprowadzenia ograniczeń operacyjnych; 2. tryb i sposób prowadzenia konsultacji; 3. katalog podmiotów uprawnionych do uczestnictwa w konsultacjach; 4. szczegółowy sposób oraz terminy przekazywania zarządzającemu portem lotniczym informacji wymaganych do przeprowadzenia konsultacji. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| W związku z koniecznością dostosowania prawa krajowego do przepisów UE konieczne jest wydanie rozporządzenia dotyczącego konsultacji w celu wprowadzenia ograniczeń operacyjnych, a w szczególności określenie szczegółowego sposobu prowadzenia konsultacji, w tym kręgu uczestników, sposobu wymiany informacji między uczestnikami, ram czasowych dla całego procesu, zakresu informacji wymaganych do przeprowadzenia konsultacji oraz sposobu i terminów przekazywania informacji.  Określenie zainteresowanych stron, a także terminów oraz sposobu prowadzenia konsultacji zapewni większą przejrzystość oraz pewność co do uwzględnienia interesów różnych podmiotów.  Określenie instytucji współpracujących w przypadku planowanego wdrożenia ograniczeń operacyjnych i sposobu procedowania umożliwi zarządzającemu lotniskiem dostęp do niezbędnych informacji w wymaganym terminie. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| W Wielkiej Brytanii, kwestie zarządzania hałasem są rozdzielone wśród instytucji różnego szczebla zarówno administracji samorządowej, jak i rządowej. Wynika to z przepisów 2018 No 785 Civil Aviation, England and Wales The Airports (Noise-related Operating Restrictions) z 27 czerwca 2018. Zgodnie z tym aktem, właściwym organem dla celów rozporządzenia nr 598/2014/UE w odniesieniu do propozycji nałożenia, zmiany lub zniesienia ograniczeń operacyjnych jest właściwy organ ds. planowania miejscowego (z wyjątkiem okoliczności, gdy powyższe kwestie są rozpatrywane na podstawie wniosku lub odwołania skierowanego do Sekretarza Stanu/Ministra właściwego ds. transportu lotniczego lub walijskich ministrów).  Za monitorowanie i kontrolę wdrażania ograniczeń operacyjnych odpowiedzialny jest - w zależności od przypadku - właściwy organ ds. planowania miejscowego lub Sekretarz Stanu.  Operator portu lotniczego musi przekazać właściwemu organowi informacje dotyczące zarządzanego portu lotniczego w celu umożliwienia organowi pełnienia funkcji przewidzianej w rozporządzeniu nr 598/2014/UE. W odniesieniu do brytyjskich regulacji nie zostały opracowane oceny skutków z uwagi na brak znaczącego wpływu na biznes, organizacje charytatywne, wolontariackie czy sektor publiczny.  W Niemczech, ze względu na federalną strukturę państwa sprawy planowania i monitorowania działalności portów lotniczych należą do kompetencji organów władz publicznych krajów związkowych. Decyzje władz publicznych dotyczące ograniczeń operacyjnych związanych z hałasem mogą zostać poddane rewizji w drodze odwołania się do sądów administracyjnych. Zaangażowane strony są uprawnione do wniesienia skargi bezpośrednio do właściwego sądu administracyjnego.  W Szwajcarii przyjęto dwie drogi wprowadzenia ograniczeń operacyjnych - ogólnie dla wszystkich portów lotniczych na podstawie przepisów państwowych (rozporządzenie w sprawie infrastruktury lotniczej) lub na podstawie indywidualnego zezwolenia na obsługę portu lotniczego. Oba sposoby podlegają odpowiednim procedurom uczestnictwa lub sprzeciwu wobec prawa publicznego. Przeprowadzane są konsultacje publiczne, a ponadto zainteresowane strony mają możliwość poddania ich referendum obywatelskiemu. Ponieważ od dawna obowiązują ograniczenia wykonywania lotów w porze nocnej, a ponadto operacje wykonywane są przez nowoczesną flotę „cichych” samolotów, obecnie nie stwierdzono potrzeby podejmowania takich działań. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Podmioty, na które oddziałuje projekt** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Grupa | | | Wielkość | | | | | | | | Źródło danych | | | | | | | | | | | | Oddziaływanie | | | | | |
| Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego | | | 1 podmiot | | | | | | | | Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze | | | | | | | | | | | | Zwiększenie ilości zadań Prezesa Urzędu | | | | | |
| Podmioty wykonujące operacje lotnicze w zakresie AOC | | | Potencjalnie 31 podmiotów polskich, a ponadto operatorzy obcy | | | | | | | | Dane własne organu (ULC) „Wykaz Posiadaczy Certyfikatu Przewoźnika Lotniczego (AOC)” stan na dzień 26.02.2020 r. | | | | | | | | | | | | Ograniczenia będą dotyczyły przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty AOC użytkujących dany port lotniczy, którzy w procesie konsultacji i oceny będą musieli przedłożyć plany rozwoju rozkładów lotów i siatki połączeń w porcie lotniczym. | | | | | |
| Zarządzający portami lotniczymi | | | Aktualnie 2 podmioty (spełniające kryterium ilościowe wynikające z art. 2 pkt 2), w perspektywie kilku najbliższych lat dodatkowe 2 podmioty. | | | | | | | | Dane własne organu (ULC) | | | | | | | | | | | | W przypadku wprowadzenia ograniczeń, zarządzający portami lotniczymi będą dostosowywać procedury operacyjne, a także nie będą mogli przyjąć statków powietrznych, których parametry eksploatacyjne lub plany wykonywania operacji będą przekraczały kryteria wynikające z wprowadzonych ograniczeń operacyjnych. | | | | | |
| Organy Inspekcji Ochrony Środowiska | | | Aktualnie 2 podmioty, w perspektywie kilku najbliższych lat 2 kolejne podmioty. | | | | | | | | Dane własne organu (ULC) | | | | | | | | | | | | Przekazywanie informacji określonych w rozporządzeniu w celu dokonania obliczeń korzyści wprowadzenia ograniczeń operacyjnych | | | | | |
| 1. **Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Konsultacje publiczne zostaną przeprowadzone zgodnie z trybem przewidzianym w Regulaminie pracy Rady Ministrów. Projekt zostanie zamieszczony, 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, oraz na stronie Urzędu Lotnictwa Cywilnego.  Informacja o udostępnieniu projektu zostanie przekazana do następujących podmiotów:   1. Polskie Linie Lotnicze "LOT" S.A. ul. Komitetu Obrony Robotników 43 02-146 Warszawa; 2. Enter Air Sp. z o.o. ul. Komitetu Obrony Robotników 74 02-146 Warszawa; 3. SprintAir S.A. ul. Ruchliwa 22 02-182 Warszawa; 4. Small Planet Airlines Sp. z o.o. ul. Krakowiaków 48 02-255 Warszawa; 5. SprintAir Cargo Sp. z o.o. ul. Ruchliwa 22 02-182 Warszawa; 6. Jet Story Sp. z o.o. ul. Komitetu Obrony Robotników 47 02-146 Warszawa; 7. Ryanair Sun S.A. ul. ul. Etiudy Rewolucyjnej 40/34 02-643 Warszawa; 8. Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa; 9. Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jaka Pawła II Kraków - Balice Sp. z.o.o, ul. kpt. Mieczysława Medweckiego 1 32-083 Balice; 10. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej ul. Wieżowa 8 02-147 Warszawa; 11. Blue Jet ul. Komitetu Obrony Robotników 47 02-146 Warszawa; 12. EADS PZL „Warszawa-Okęcie” S.A. Al. Krakowska 110/114, 00-971 Warszawa; 13. Instytut Lotnictwa Al. Krakowska 110/114 02-256 Warszawa; 14. UPS – United Parcel Service Poland ul. Prądzyńskiego 1/3 01-222 Warszawa; 15. Wizz Air ul. Wolności 90 42-625 Pyrzowice; 16. LOT Aircraft Maintenance Services ul. Komitetu Obrony Robotników 45C 02-146 Warszawa; 17. Sieć Badawcza Łukasiewicz - Instytut Lotnictwa al. Krakowska 110/114 02-256 Warszawa; 18. PZL „Warszawa-Okęcie” S.A. al. Krakowska 110/114 02-256 Warszawa; 19. Koordynator Rozkładów Lotów w PL Warszawa: ACL International – London Viewpoint240 London Road Staines, TW18 4JT, United Kingdom; 20. Związek Regionalnych Portów Lotniczych, Al. Korfantego 38, 40-161 Katowice. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na sektor finansów publicznych** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (ceny stałe z …… 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 | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  |  | | |
| JST | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  |  | | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  |  | | |
| **Wydatki ogółem** | | | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | | 0 | | 0 | 0 | | | 0 | | | 0 | | 0 | | 0 | 0 | | |
| budżet państwa | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  |  | | |
| JST | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  |  | | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  |  | | |
| **Saldo ogółem** | | | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | | 0 | | 0 | 0 | | | 0 | | | 0 | | 0 | | 0 | 0 | | |
| budżet państwa | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  |  | | |
| JST | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  |  | | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  |  | | |
| Źródła finansowania | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | | Brak wpływu na sektor finansów publicznych. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Skutki | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Czas w latach od wejścia w życie zmian | | | | | | | 0 | | 1 | | | | | 2 | | | | 3 | | | 5 | | | | 10 | | | *Łącznie (0-10)* |
| W ujęciu pieniężnym  (w mln zł,  ceny stałe z 2020 r.) | duże przedsiębiorstwa | | | | | | 0,30 | | 0 | | | | | 0 | | | | 0,15 | | | 0,15 | | | |  | | | 0,60 |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | | | | | |  | |  | | | | |  | | | |  | | |  | | | |  | | |  |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | | | | | |  | |  | | | | |  | | | |  | | |  | | | |  | | |  |
| W ujęciu niepieniężnym | duże przedsiębiorstwa | | | | | | Przewidywany znikomy wpływ na duże przedsiębiorstwa, ograniczający się zasadniczo do zarządzających portami lotniczymi objętymi niniejszym rozporządzeniem oraz operatorów statków powietrznych - w postaci zwiększenia obciążenia dla pracowników, ewentualnie konieczności korzystania z usług zewnętrznych (wykonania analiz, badań, pomiarów). Może to generować dla tych podmiotów dodatkowe koszty.  Zarządzający portami lotniczymi poniosą ponadto koszty przeprowadzenia konsultacji (koszt ogłoszeń w lokalnych mediach, organizacji ewentualnych spotkań konsultacyjnych itp.). | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | | | | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | | | | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Niemierzalne |  | | | | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | | Brak wpływu na mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.  Brak wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **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: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na rynek pracy** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Rozporządzenie nie wpłynie na rynek pracy. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na pozostałe obszary** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ☒ środowisko naturalne  ☒ sytuacja i rozwój regionalny  ☐ inne: sytuacja ekonomiczna i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych | | | | | ☐ demografia  ☐ mienie państwowe | | | | | | | | | | | | | | | ☐ informatyzacja  ☐ zdrowie | | | | | | | | |
| Omówienie wpływu | | Ograniczenie wielkości szkodliwych emisji hałasu do środowiska.  Ograniczenie rozwoju gospodarczego w sektorach zależnych od transportu lotniczego, w wymiarze regionu, na który oddziałuje transport lotniczy obsługiwany w porcie lotniczym, w którym zostaną wprowadzone ograniczenia operacyjne. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wykonanie przepisów rozporządzenia nastąpi w dniu jego wejścia w życie. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Planowany efekt może powstać po wejściu w życiu projektu. Brak konieczności określenia mierników. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nie dotyczy | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |