**UZASADNIENIE**

1. **Potrzeba i cel wydania rozporządzenia**

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa *w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego podlegających certyfikacji* stanowi wypełnienie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 59a ust. 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2016 r. poz. 605, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”, zobowiązującego ministra właściwego do spraw transportu do określenia w drodze rozporządzenia, mając na uwadze bezpieczną eksploatację lotnisk oraz przepisy międzynarodowe dotyczące eksploatacji lotnisk, wymagania techniczne i eksploatacyjne dla lotnisk, o których mowa w art. 59a ust. 1 pkt 1 ustawy - w rozumieniu Załącznika 14 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212, z późn. zm.), zwanej dalej „Konwencją”.

Celem projektu rozporządzenia jest zmiana wymagań technicznych i eksploatacyjnych określonych w obowiązującymrozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 sierpnia 2013 r. *w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego podlegających obowiązkowi certyfikacji* (Dz. U. poz. 1020), z uwagi na konieczność wdrożenia do krajowego systemu prawnego, nowych norm i zalecanych metod postępowania wprowadzonych w ostatnim czasie przez Radę Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) do Załącznika 14 „Lotniska” do Konwencji. Są to zmiany: nr 11A z dnia 14.11.2013 r i nr 11B z dnia 13.11.2014 r., oraz zmiana nr 12, która wchodzi w życie w dniu 10.11.2016 r, do tomu I „Projektowanie i eksploatacja lotnisk”, oraz zmiany: nr 5 z dnia 14.11.2103 i nr 6 z dnia 13.11.2014 r. do tomu II „Lotniska dla śmigłowców”. Jednocześnie w związku z wejściem w życie 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)*, zwanego dalej „rozporządzeniem nr 139/2014”, które określiło wymagania do certyfikacji lotnisk, istnieje zasadność doprecyzowania, w jakim zakresie niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do lotnisk podlegających obowiązkowi certyfikacji, w tym wymaganiom unijnym.

Niniejsze rozporządzenie oraz przepisy wydane na podstawie art. 59a ust. 6 ustawy, określające wymagania dla lotnisk o ograniczonej certyfikacji, a także przepisy wydane na podstawie art. 59a ust 7 ustawy, określające wymagania dla lotnisk użytku wyłącznego, odnoszą się obecnie do tego samego wydania Załącznika 14 do Konwencji tom I i II, ogłoszonego w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego, dlatego zmiany tych rozporządzeń są równolegle procedowane i muszą wejść w życie w tym samym terminie. Aktualne wersje Załącznika 14 do Konwencji tom I i II zostaną opublikowane w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia. Jednocześnie należy wskazać, że ilość zmian wprowadzana w projektowanym rozporządzeniu jest znaczna, a tym samym uznano, że należy wydać nowe rozporządzenie, a nie zmieniać dotychczas obowiązujące.

1. **Zakres regulacji**
2. **Wdrożenie wymagań Załącznika 14 do Konwencji**

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 sierpnia 2013 r. *w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego podlegających obowiązkowi certyfikacji* określa wymagania techniczne i eksploatacyjne dla ww. lotnisk poprzez odesłanie, w znacznej części do norm i zalecanych metod postępowania określonych w Załączniku 14 do Konwencji. Tym samym implementuje ono do krajowego systemu prawnego te wymagania Załącznika 14 do Konwencji, które do tej pory nie zostały wdrożone w innych krajowych aktach prawnych. Niniejszy projekt ma na celu wdrożenie nowych norm i zaleceń Załącznika 14 do Konwencji wprowadzonych przez ICAO.

Wymóg implementacji Załącznika 14 do Konwencji wynika ze statusu prawnego załączników do Konwencji. Z analizy relacji załączników do Konwencji do przepisów krajowych, a w szczególności Konstytucji RP wynika, że nie może być do nich zastosowany przepis art. 91 ust. 3 Konstytucji RP, stanowiący, iż jeżeli wynika to z ratyfikowanej przez Rzeczypospolitą Polską umowy konstytuującej organizację międzynarodową, prawo przez nią stanowione jest stosowane bezpośrednio, mając pierwszeństwo w przypadku kolizji z ustawami. Załączniki do Konwencji są bowiem pod względem charakteru prawnego uchwałami organizacji międzynarodowej. Z art. 37 Konwencji wynika zaś, że rolą uchwał ICAO jest „ujednolicanie” przepisów poszczególnych państw – stron Konwencji, nie ich zastępowanie. Ponadto art. 38 Konwencji przewiduje wprost konieczność informowania ICAO o różnicach zachodzących pomiędzy przepisami krajowymi i stosowaną praktyką, a normami międzynarodowymi. W związku z tym, że wobec wyraźnego brzmienia i intencji art. 37 i 38 Konwencji, uchwały ICAO nie zawierają norm samo-wykonalnych – warunkiem ich obowiązywania w krajowym porządku prawnym jest ich wdrożenie stosownym aktem prawa krajowego. W rozporządzeniu przyjęto technikę odsyłania do przepisów Załącznika 14 do Konwencji. Metoda odesłań została przyjęta przede wszystkim z uwagi na objętość Załącznika 14 do Konwencji, który składa się z dwóch tomów liczących razem ponad 400 stron.

Wdrożenie Załącznika 14 do Konwencji rozporządzeniem krajowym wynika również 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 nie są obowiązkowe, ale w większości przypadków ich wdrożenie jest konieczne dla zachowania spójności i wartości merytorycznej wdrażanych przepisów. Dlatego odwołanie się w niniejszym rozporządzeniu zarówno do norm, jak i zaleceń, „zrównuje” je i czyni przepisami powszechnie obowiązującymi z wyjątkiem tych, które są zasadne i które zostały w nim wyszczególnione.

Aktualnie obowiązujące rozporządzenie odnosi się do niżej wymienionych wersji Załącznika 14 do Konwencji:

* Tom I „Projektowanie i eksploatacja lotnisk” wydanie piąte z 2009 r. (obejmujące zmiany od 1 do 10B włącznie), ogłoszone w obwieszczenia nr 4 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 lutego 2011 r. (Dz. Urz. ULC z 2011 r. Nr 4, poz. 4);
* Tom II „Lotniska dla śmigłowców” wydanie trzecie z 2009 r. (obejmujące zmiany od 1 do 4 włącznie), ogłoszone w obwieszczeniu nr 31 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2010 r. (Dz. Urz. ULC z 2010 r. Nr 25, poz. 100).

Projekt rozporządzenia odnosi się do wersji Załącznika 14 do Konwencji:

* Tom I „Projektowanie i eksploatacja lotnisk” wydanie szóste z 2013 r. obejmujące zmiany od 1 do 12 włącznie, oraz
* Tom II „Lotniska dla śmigłowców” wydanie czwarte z 2013 r. obejmujące zmiany od 1 do 6 włącznie.

Wskazane dokumenty zostaną opublikowane w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

1. **Zakres stosowania projektowanego rozporządzenia**

Rozporządzenie to określa wymagania dla lotnisk objętych obowiązkiem certyfikacji, którymi zgodnie z art. 59a ust. 1 ustawy oraz art. 4 ust. 3a z rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. *w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylającego dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE* (Dz. Urz. UE L 79 z 19.03.2008, str. 1, z późn. zm.) − są lotniska użytku publicznego obsługujące zarobkowy przewóz lotniczy, na których prowadzi się operacje podejścia lub odlotu przy wykorzystaniu procedur instrumentalnych, oraz które dysponują utwardzoną drogą startową o długości, co najmniej 800 metrów, lub obsługujące wyłącznie śmigłowce.

W związku z wejściem w życie rozporządzenia nr 139/2014, w § 2ust. 1 i 2 niniejszego projektu dodano przepisy, którejasno wskazują, do których lotnisk i w jakim zakresie niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie. Jednocześnie § 2ust. 3 wskazuje pozostałe przepisy określające techniczne lub eksploatacyjne wymogi w stosunku do lotnisk podlegających certyfikacji na podstawie tego rozporządzenia. W polskim porządku prawnym normy i zalecenia Załącznika 14 do Konwencji, które określają wymogi techniczne i eksploatacyjne dla lotnisk użytku publicznego są implementowane w kilku rozporządzeniach ministra właściwego do spraw transportu, zatem dodanie tego przepisu pozwoli na wskazanie w jednym rozporządzeniu wszystkich wymogów dla tych lotnisk. Wszystkie wymagania do wydania certyfikatu lotniska użytku publicznego określi więc rozporządzenie wydane na podstawie art. 59a ust. 5 ustawy.

1. **Zakres merytoryczny projektowanego rozporządzenia**

Rozporządzenie określa wymagania techniczne i eksploatacyjne dotyczące głównie infrastruktury lotniskowej, tj.: dróg startowych, dróg kołowania i płyt postojowych, wzrokowych pomocy nawigacyjnych i systemów zasilania oraz danych lotniczych podlegających publikacji w Zbiorze Informacji Lotniczych AIP - Polska. Przepisy § 1 − 3 określają zakres regulacji.

W § 4 wyszczególniono wszystkie wdrażane części Załącznika 14 do Konwencji tom I, tj. rozdziały, dodatki i załączniki oraz wskazano normy zalecenia, które nie będą obowiązywały w Polsce. W odróżnieniu do dotychczasowych przepisów z art. 59a ust. 5, usunięto z wymogów pkt 9.8.7 Załącznika 14 do Konwencji, który zawiera zalecenie, aby na lotniskach przeznaczonych do użytkowania w warunkach ograniczonej widzialności, przy widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) poniżej 350 m, instalować radar ruchu naziemnego. W przepisach UE dla lotnisk zalecenie to także nie jest traktowane jako obowiązkowy wymóg.

Przepisy zawarte w § 5 – 13 określają natomiast dodatkowe warunki do stosowania wybranych wymagań wymienionych w § 6. Przepis § 13 precyzuje wymagania określone w rozdziale 9 pkt 9.10 Załącznika 14 tom I dotyczące ogrodzenia na lotniskach certyfikowanych.

Przepis § 14 wyszczególnia wszystkie wdrażane części Załącznika 14 do Konwencji tom II, tj. (rozdziały i dodatek) oraz wskazuje SARPs, które nie mają zastosowania dla lotnisk dla śmigłowców w Polsce.

W § 15 dodano przepis określający, że do postępowań o wydanie lub wznowienie ważności certyfikatu dla lotniska użytku publicznego, wszczętych i niezakończonych, stosuje się przepisy niniejszego rozporządzenia. W przepisie tym jest odniesienie do procesów certyfikacji, gdyż niniejsze rozporządzenie określa wymagania merytoryczne do wydania certyfikatu i jest ściśle związane z rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 marca 2013 r. *w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym* (Dz. U. poz. 421).

W § 17 rozporządzenia przewidziany został przepis przejściowy zezwalający na dostosowanie się do wymienionych w tym przepisie wymagań, do dnia 1 stycznia 2018 r. Zaproponowany termin został przyjęty w celu umożliwienia zarządzającym lotniskami, odpowiednie przygotowanie się do wdrożenia nowych wymagań.

1. **Wskazanie różnic pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym:**

 Zmiana 11A do Załącznika 14, Tom I zmienia lub wprowadza nowe, niżej wymienione wymagania dla lotnisk dla samolotów:

1. W rozdziale 1 wprowadzono nowe definicje, w tym: miejsca niebezpiecznego, danych kartograficznych lotniska i klasyfikacja spójności oraz drogi startowej przyrządowej i nie-przyrządowej. Ponadto wymagania dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem przeniesiono do nowego załącznika do Konwencji (Załącznik 19).
2. W rozdziale 2 wprowadzono przepisy dotyczące udostępniania danych kartograficznych lotniska oraz zmieniono klasyfikację spójności danych lotniczych. Zmieniono kategorię maksymalnego dopuszczalnego ciśnienia w oponach oraz sposób oceny stanu nawierzchni drogi startowej.
3. W rozdziale 3 zmieniono wymagania dotyczące pomiaru charakterystyki tarcia nawierzchni drogi startowej oraz wymagania dotyczące strefy bezpieczeństwa końca drogi startowej (RESA)
4. W rozdziale 5 wprowadzono wymagania dotyczące bardziej wyrazistego oznakowania linii środkowej drogi kołowania, jeśli jest ono zapewniane (5.2.8.9), prostych świateł strefy przyziemienia (5.3.14), świateł linii środkowej drogi kołowania (5.3.17.8), poprzeczki zatrzymania (5.3.20.7), świateł ochronnych drogi startowej w układzie A lub B (5.3.23.2 i 5.3.23.3) oraz poprzeczek zakazu wjazdu (5.3.29)
5. W rozdziale 10 wprowadzono wymagania dotyczące utrzymania nawierzchni drogi startowej i zapewnienia charakterystyki tarcia o minimalnym współczynniku tarcia nawierzchni (10.2.3-5), usuwania zanieczyszczeń z drogi startowej (10.3.1, 10.3.4)
6. W dodatku 1 określono wymagania dla kolorów i chromatyczności naziemnych świateł LED-owych (2.1) stosowanych na lotnisku.

Zmiana 11B do Załącznika 14 do Konwencji tom I dotyczy przede wszystkim poprawionych definicji drogi startowej z podejściem nieprecyzyjnym i z podejściem precyzyjnym w związku z nową klasyfikacją podejścia do lądowania.

Zmiana 12 do Załącznika 14 do Konwencji tom I dotyczy wdrożenia nowego podręcznika ICAO, tj.: *„Procedury służb żeglugi powietrznej — Lotniska*” (*PANS-Aerodromes) Doc 9981.* Podręcznik ten nie został wprowadzony przez ICAO jako obowiązkowa norma (Rozdział 1, podrozdział 1.7) dlatego będzie traktowany, jako materiał informacyjny zalecany do stosowania na lotniskach.

Zmiana nr 5 do Załącznika 14 do Konwencji tom II dotyczy min. niżej wymienionych wymagań dla lotnisk dla śmigłowców.

1. W rozdziale 1 zmieniono definicje: trasy kołowania śmigłowca, lotniska dla śmigłowców na platformie, wysokości lotniska dla śmigłowców, klasyfikacji spójności danych lotniczych, podejście typu „punkt w przestrzeni”, drogi startowej typu FATO i lotniska dla śmigłowców na powierzchni płaskiej.
2. Jakość i spójność danych lotniczych, charakterystyki fizyczne lotniska dla śmigłowców na platformie i na jednostce pływającej.
3. Środowisko przeszkód lotniczych, w tym wymagania dotyczące powierzchni ograniczających przeszkody oraz dla obszarów i sektorów.
4. Pomoce wzrokowe, w tym: oznakowanie: obszaru pracy wyciągarki, identyfikacji lotniska dla śmigłowców, maksymalnej dopuszczalnej masy, wymiarów FATO i obwodu FATO, punktu celowania, punktu przyziemienia/postoju, stanowisk postojowych oraz oznakowanie sektora wolnego od przeszkód i nawierzchni lotniska dla śmigłowców na platformie i na jednostce pływającej, oznakowanie i oznaczniki dróg kołowania śmigłowców, wzrokowy wskaźnik ścieżki podejścia.
5. Wprowadzono Dodatek 2 „Międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania dla przyrządowych lotnisk dla śmigłowców z podejściem nieprecyzyjnym i/lub precyzyjnym i odlotami według wskazań przyrządów”.

Zmiana nr 6 do Załącznika 14 do Konwencji tom II poprawia definicję dotyczącą punktu referencyjnego lotniska dla śmigłowców i miejsca lądowania oraz wymagania dotyczące danych lotniczych lotniska dla śmigłowców, a także znacznej mierze zmienia „Wymagania dotyczące jakości danych lotniczych” zawarte w Dodatku 1.

1. **Przewidywane skutki prawne wejścia w życie rozporządzenia**

 Wdrożenie do krajowego systemu prawnego zmian do Załącznika 14 do Konwencji i stosowanie nowych wymagań na lotniskach, jest wypełnieniem obowiązku Rzeczypospolitej Polskiej wynikającego z art. 37 Konwencji. Wyżej wymienione zmiany do Załącznika 14 do Konwencji są wynikiem długotrwałych prac zespołów i grup zadaniowych powołanych przez ICAO, opierają się na doświadczeniach lotniczych wielu krajów oraz branży lotniczej. Ich głównym celem jest wdrażanie nowych systemów (np. podejścia do lądowania), procedur i rozwiązań technicznych mających na celu zapewnienie ciągłości i efektywności oraz poprawę bezpieczeństwa operacji lotniczych.

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

Projekt rozporządzenia nie zawiera 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 oraz 2004 r. poz. 597), w związku z czym nie podlega notyfikacji. Przepis dotyczący wymagań w stosunku do ogrodzeń dla lotnisk (§13 projektu) został przeniesiony w niezmienionej formie z rozporządzenia obowiązującego obecnie. Tym samym, mając na uwadze § 12 w/w rozporządzenia Rady Ministrów, przedmiotowy projekt rozporządzenia nie musi być poddany notyfikacji.

Zgodnie z § 52 ust. 1 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. poz. 979 oraz z 2015 r. poz. 1063) projekt został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji z chwilą przekazania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

Wejście w życie przedmiotowego rozporządzenia nie spowoduje skutków finansowych dla sektora finansów publicznych, w tym dla budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego. Wprowadzenie niniejszej regulacji nie wpłynie na zwiększenie wydatków lub zmniejszenie dochodów jednostek sektora finansów publicznych.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

|  |  |
| --- | --- |
| **Nazwa projektu**Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego podlegających obowiązkowi certyfikacji**Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące**Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa**Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu**Jerzy Szmit – Podsekretarz Stanu w MIiB**Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu**Ewelina Gruszewska (tel. 522 50 67, email: Ewelina.Gruszewska@mib.gov.pl) | **Data sporządzenia**12.07.2016**Źródło:** art. 59a ust. 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2016 r. poz. 605, z późn. zm.)**Nr w wykazie prac legislacyjnych MIiB**101 |
| **OCENA SKUTKÓW REGULACJI** |
| 1. **Jaki problem jest rozwiązywany?**
 |
| Obowiązujące rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 sierpnia 2013 r. *w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego podlegających obowiązkowi certyfikacji* (Dz. U. poz. 1020), które określa wymagania technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego podlegających obowiązkowi certyfikacji, nie uwzględnia zmian wprowadzonych do Załącznika 14 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212, z późn. zm.), zwanej dalej „Konwencją chicagowską”, przez Radę Organizacji międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w wersji z 2013 r. Istnieje brak doprecyzowania zakresu stosowania tego rozporządzenia w związku z wejściem w życie przepisów unijnych dotyczących certyfikacji lotnisk. |
| 1. **Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt**
 |
| Uchylenie dotychczas obowiązującego rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 sierpnia 2013 r. *w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego podlegających obowiązkowi certyfikacji* wydanego na podstawie art. 59a ust. 5 ustawy - Prawo lotnicze oraz wydanie nowego rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa *w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego podlegających obowiązkowi certyfikacji.* Zmiany w projekcie w odniesieniu do obowiązującego rozporządzenia z art. 59a ust. 5 dotyczą większości przepisów, dlatego proponuje się wydanie nowego rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa *w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego podlegających obowiązkowi certyfikacji*. |
| 1. **Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?**
 |
| Zgodnie z art. 37 Konwencji chicagowskiej wszystkie Państwa należące do ICAO (188) są zobowiązane do wdrożenia, w możliwie największym zakresie, norm i zalecanych metod postępowania zawartych w Załącznikach do Konwencji chicagowskiej oraz wprowadzanych przez ICAO zmianach. Sposób wdrożenia w poszczególnych krajach różni się ze względu na różne systemy i kulturę prawną. Niemniej jednak wszystkie kraje wdrożyły większość norm i zaleceń Załącznika 14 do Konwencji chicagowskiej i powiadomiły ICAO o istniejących różnicach, zgodnie z obowiązkiem w art. 38 Konwencji. |
| 1. **Podmioty, na które oddziałuje projekt**
 |
| **Grupa** | **Wielkość** | **Źródło danych** | **Oddziaływanie** |
| Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego | 1 | Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego | Bez zmian |
| Lotniska certyfikowane(operatorzy lotnisk) | Lotniska użytku publicznego posiadające certyfikat wydany przez Prezesa Urzędu na podstawie przepisów krajowych (z art. 59a ust. 5), czyli w oparciu o wymagania Załącznika 14 do Konwencji | Rejestr lotnisk cywilnych i rejestr certyfikatów wydanych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego | Konieczność dostosowania lotnisk do nowych wymagań technicznych i eksploatacyjnych |
| 1. **Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji**
 |
| Konsultacje publiczne zostaną przeprowadzone zgodnie z trybem przewidzianym w Regulaminie Pracy Rady Ministrów i obejmą następujące podmioty:1. Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”, ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa;
2. Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy, ul. Słowackiego 200, 80-298 Gdańsk;
3. Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach, ul. Wolności 90, 42-625 Ożarowice;
4. Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II, ul. Kpt. M. Medweckiego 1, 32-083 Balice;
5. Port Lotniczy Poznań-Ławica, ul. Bukowska 285, 60-189 Poznań;
6. Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta, ul. Gen. S. Maczka 35, 94-328 Łódź;
7. Port Lotniczy „Rzeszów - Jasionka”, Jasionka 942, 36-002 Jasionka;
8. Port Lotniczy Szczecin - Goleniów, Glewice, 72-100 Goleniów;
9. Port Lotniczy Wrocław S.A., ul. Graniczna 190, 54-530 Wrocław;
10. Port Lotniczy Zielona Góra - Babimost, skr. poczt. 4, 66-110 Babimost;
11. Port Lotniczy Warszawa - Modlin, ul. Gen. W. Thommee 1A, 05-105 Nowy Dwór Mazowiecki;
12. Port Lotniczy Lublin SA, ul. Króla Jana III Sobieskiego 1, 21-040 Świdnik;
13. Port Lotniczy Radom S.A., ul. Żeromskiego 53, 26-600 Radom;
14. Związek Regionalnych Portów Lotniczych, Al. Korfantego 38, 40-161 Katowice;
15. Stowarzyszenie „Inicjatywa dla Infrastruktury”, Pl. Bankowy 2, 00-095 Warszawa;
16. Stowarzyszenie Polskich Kontrolerów Ruchu Lotniczego POLATCA, ul. Wieżowa 8 lok. C104;
17. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
18. Aeroklub Polski, ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
19. Business Centre Club – Związek Pracodawców, Plac Żelaznej Bramy 10, 00–136 Warszawa
20. Forum Związków Zawodowych, ul. Smulikowskiego 6/8, 00-379 Warszawa;
21. NSZZ „Solidarność”, ul. Wały Piastowskie 24, 80–855 Gdańsk;
22. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, ul. Kopernika 36/40, 00–924 Warszawa;
23. Konfederacja Lewiatan, ul. Zbyszka Cybulskiego 3, 00–727 Warszawa;
24. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej, ul. Brukselska 7, 03-973 Warszawa;
25. Związek Rzemiosła Polskiego, skr. poczt. 54, 00–952 Warszawa.
 |
| 1. **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 |  |
| 1. **Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe**
 |
| Niniejsze rozporządzenie nie nakłada na zarządzających lotniskami wymagań, które wiązałyby się z poniesieniem dużych nakładów finansowych. Nowe wymagania wprowadzone zmianą 11A i B, które wiążą się z pewnymi kosztami zostały objęte okresem przejściowym do dnia 1 stycznia 2018 r. Wymagania te dotyczą min.: bardziej wyrazistego oznakowania linii środkowej drogi kołowania, jeśli jest ono zapewniane (5.2.8.9), prostych świateł strefy przyziemienia (5.3.14), świateł linii środkowej drogi kołowania (5.3.17.8), poprzeczki zatrzymania (5.3.20.7), świateł ochronnych drogi startowej w układzie A lub B (5.3.23.2 i 5.3.23.3) oraz poprzeczek zakazu wjazdu (5.3.29). Pozostałe wymagania wymagają zmiany procedur, zapisów w instrukcji operacyjnej oraz przeszkolenia w tym zakresie zainteresowanego personelu. Nie powodują one dodatkowych bezpośrednich obciążeń finansowych dla zarządzających lotniskami.Okresem przejściowym objęto także, wymaganie w pkt 1.7 Załącznika 14 do Konwencji tom I, wprowadzone zmianą 12-tą. Dotyczy ono operacji statków powietrznych, które przekraczają certyfikowane charakterystyki lotniska. Przepis ten wprowadza po raz pierwszy do stosowania na lotniskach podręcznik ICAO Doc 9981 PANS-AERODROMES. Okres przejściowy do 1 stycznia 2018 r. umożliwi zarządzającym lotniskami zmianę odpowiednich procedur i stosowanie tych wymagań na lotniskach. |
| 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 |
| 1. **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[x]  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[x]  nie dotyczy |
| Komentarz: Nie dotyczy. |
| 1. **Wpływ na rynek pracy**
 |
| Projektowana zmiana rozporządzenia nie ma wpływu na rynek pracy. |
| 1. **Wpływ na pozostałe obszary**
 |
| [ ]  środowisko naturalne[ ]  sytuacja i rozwój regionalny[ ]  inne: nie dotyczy | [ ]  demografia[ ]  mienie państwowe | [ ]  informatyzacja[ ]  zdrowie |
| Omówienie wpływu | Nie dotyczy. |
| 1. **Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego**
 |
| Planuje się, aby nowe rozporządzenie weszło w życie po upływie 90 dni od dnia ogłoszenia.Niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie w tym samym terminie, co procedowane równolegle rozporządzenia wydawane na podstawie art. 59a ust. 6 i art. 59a ust. 7 ustawy - Prawo lotnicze. |
| 1. **W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?**
 |
| Nie dotyczy |
| 1. **Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)**
 |
| Brak |