|  |  |
| --- | --- |
| **Nazwa projektu**Rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków eksploatacji lotnisk **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące**Ministerstwo Infrastruktury**Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu**Maciej Lasek – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury**Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu**Jadwiga Żandarska – Dyrektor Departamentu Lotnictwa w Ministerstwie Infrastruktury (tel. 22 630 13 39, e-mail: sekretariatDL@mi.gov.pl) | **Data sporządzenia**12.06.2025 r.**Źródło:** art. 83 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. − Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r poz. 2110, z późn. zm.)**Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury**98 |
| **OCENA SKUTKÓW REGULACJI** |
| 1. **Jaki problem jest rozwiązywany?**
 |
| Nowelizacja obowiązującego rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie warunków eksploatacji lotnisk (Dz. U. z 2023 r. poz. 1014), wydanego na podstawie art. 83 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, wynika z postulatów zarządzających lotniskami, zgłaszanych m. in. na „Forum współpracy branży lotniczej”, umożliwiających zarządzającym lotniskami stosowanie elastycznego podejścia do organizacji i dostosowywania zapewnianych sił i środków do realnych potrzeb, które w zależności od charakterystyki lotniska mogą się różnić. Takie podejście pozwoli na realną ocenę ryzyka i identyfikację zagrożeń związanych ze zdrowiem w odniesieniu do każdego portu lotniczego, przy jednoczesnym zachowaniu najwyższego poziomu bezpieczeństwa i racjonalizacji kosztów uwzględniając charakterystykę lotniska. |
| 1. **Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt**
 |
| Rekomendowanym rozwiązaniem jest zmiana rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie warunków eksploatacji lotnisk, polegająca na:* Zobligowaniu zarządzającego lotniskiem do opracowywania do końca marca każdego roku analizy uwzględniającej następujące czynniki:
	+ liczba i rozmieszczenie zespołów ratownictwa medycznego oraz szpitalnych oddziałów ratunkowych w otoczeniu lotniska (tj. których czas dojazdu na lotnisko nie jest większy niż 20 minut);
	+ układ elementów infrastruktury lotniska;
	+ liczba pasażerów obsługiwanych na lotnisku podczas przeciętnej godziny szczytu obliczana jako średnia arytmetyczna z największych godzinowych liczb pasażerów obsługiwanych każdego dnia w roku ubiegłym;
	+ charakterystyka połączeń obsługiwanych przez port lotniczy ze szczególnym uwzględnieniem kierunków o wysokim ryzyku chorób zakaźnych;
	+ liczba i charakter zdarzeń wymagających udzielenia pomocy medycznej na lotnisku w roku ubiegłym;
	+ ocena skuteczności i efektywności rozwiązań, które zarządzający lotniskiem przyjął celem zapewnienia zabezpieczenia medycznego w roku ubiegłym;
	+ inne czynniki mające wpływ na zdrowie i bezpieczeństwo osób przebywających na lotnisku.
* Zobligowaniu zarządzającego lotniskiem, aby na podstawie wyników powyższej analizy określał i zapewniał wykwalifikowany personel, sprzęt oraz pomieszczenia adekwatne do specyficznych potrzeb wynikających z wyszczególnionych czynników.
* Zobligowaniu zarządzających lotniskami, aby w przypadku wystąpienia istotnych zmian dotyczących czynników i mających wpływ na sposób udzielania niezbędnej pomocy medycznej i/lub zaistnienia zdarzeń lub sytuacji losowych dokonywał aktualizacji analizy i w jej wyniku dostosowywał sposób udzielania niezbędnej pomocy medycznej na lotnisku do aktualnych potrzeb.
* Wprowadzeniu minimalnych wymagań zabezpieczenia medycznego na lotniskach przez doprecyzowanie rodzaju pierwszej pomocy jaka ma być udzielana na lotnisku, tj. pierwsza pomoc na poziomie co najmniej kwalifikowanej pierwszej pomocy (wraz z określeniem minimalnego wyposażenia ratownika). Dodatkowo, jako minimum rekomenduje się nałożenie na zarządzających lotniskami obowiązku posiadania pomieszczenia spełniającego wymogi punktu pierwszej pomocy medycznej, który może również stanowić miejsce izolacji osób chorych na choroby wysoko zakaźne, a także obowiązku zapewnienia automatycznego defibrylatora zewnętrznego (AED) oraz parawanu.
* Uchyleniu załącznika nr 1 do rozporządzenia, dodaniu załącznika nr 1a do rozporządzenia określającego zawartość zestawu ratownictwa medycznego na lotnisku i modyfikacji załącznika nr 2 do rozporządzenia, który określa minimalne wyposażenie lotniska na wypadek zdarzeń masowych.

Oczekiwanym efektem będzie dostosowanie sił i środków zabezpieczenia medycznego w portach lotniczych do realnych potrzeb w nich występujących, przy jednoczesnym zachowaniu najwyższych standardów medycznych dla osób przebywających na terenie lotniska.Brak możliwości osiągnięcia celów projektu w sposób inny niż zmiana obowiązujących przepisów. |
| 1. **Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?**
 |
| Omawiane zagadnienie nie jest objęte przepisami prawa UE. W konsekwencji wymagania w zakresie zabezpieczenia medycznego lotnisk są ustalane indywidualnie przez poszczególne państwa UE.W Szwecjiprzepisy krajowe nie określają rodzaju sprzętu medycznego, który musi być dostępny w celu udzielenia pomocy medycznej na lotniskach. Wiele lotnisk decyduje się na korzystanie z zewnętrznych usług medycznych w ramach umów o wzajemnej pomocy.W Norwegii za pomoc medyczną na lotniskach odpowiadają państwowe służby ratownictwa medycznego. Dodatkowo Norweska Inspekcja Pracy wydała rozporządzenie stanowiące, że pracownicy muszą przejść odpowiednie przeszkolenie i posiadać wiedzę na temat udzielania pierwszej pomocy, a także musi być dostępna dostosowana do ich potrzeb apteczka.W Estoniioperatorzy lotnisk nie mają obowiązku zapewnienia ciągłej pomocy medycznej.W Austrii nie ma w tym obszarze żadnych wytycznych.W Grecji funkcjonują przychodnie lotnicze, które oferują usługi pierwszej pomocy i zatrudniają pracowników Ministerstwa Zdrowia, które ponosi koszty wynagrodzeń. Wyposażenie medyczno-farmaceutyczne Specjalnych Przychodni Okręgowych Lotnisk jest wykazywane w wykazie sporządzanym przez Ministra Zdrowia. Koszt materiałów i sprzętu pokrywa lotnisko. |
| 1. **Podmioty, na które oddziałuje projekt**
 |
| Grupa | Wielkość | Źródło danych  | Oddziaływanie |
| Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego | 1 | Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. − Prawo lotnicze | Weryfikacja spełnienia wymagań dotyczących zapewnienia zabezpieczenia medycznego na lotniskach |
| Zarządzający lotniskami w odniesieniu do:15 lotnisk użytku publicznego certyfikowanych – dla których został wydany certyfikat zgodnie z wymogami określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 59a ust. 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze. | 13 podmiotów | Rejestr lotnisk cywilnych | Zapewnienie zabezpieczenia medycznego na lotniskach zgodnie z nowymi wymaganiami |
| Zespoły wyjazdowe, podstawowe i specjalistyczne (ratownicy PRM) w odniesieniu do ośmiu zarządzających lotniskami:1. Polskie Porty Lotnicze S.A.
2. Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków–Balice Sp. z o.o.
3. Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o.
4. Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.,
5. Port Lotniczy Wrocław S.A.
6. Port Lotniczy Poznań – Ławica Sp. z o.o.
7. Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa - Modlin Sp. z o.o.
8. Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka im. Rodziny Ulmów Sp. z o.o.
 | 8 podmiotów | Statystyki liczby obsłużonych pasażerów w portach lotniczych z 2024 r.  | Przeprowadzenie analiz przez zarządzających lotniskami i określenie zapotrzebowania na zespoły wyjazdowe podstawowe i specjalistyczne (ratowników PRM) w ramach zapewnianego zabezpieczenia medycznego.  |
| 1. **Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji**
 |
| Treść projektu została 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, z późn. zm.), w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.Informacja o udostępnieniu projektu została przekazana do następujących podmiotów:1. Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. im. Ignacego Jana Paderewskiego, ul. Paderewskiego 1, 86-005 Białe Błota;
2. Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o., ul. Słowackiego 200, 80-298 Gdańsk;
3. Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A., al. Korfantego 38, 40-161 Katowice;
4. Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków–Balice Sp. z o.o., ul. kpt. M. Medweckiego 1, 32-083 Balice;
5. Polskie Porty Lotnicze S.A., ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa;
6. Port Lotniczy Lublin S.A., ul. Króla Jana Sobieskiego 1, 21-040 Świdnik;
7. Port Lotniczy Łódź Sp. z o.o., ul. gen. S. Maczka 35, 94-328 Łódź;
8. „Warmia i Mazury” Sp. z o.o., Szymany 150, 12-100 Szczytno;
9. Port Lotniczy Poznań – Ławica Sp. z o.o., ul. Bukowska 285 60-189 Poznań;
10. Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka im. Rodziny Ulmów Sp. z o.o., Jasionka 942, 36-002 Jasionka;
11. Port Lotniczy Szczecin - Goleniów Sp. z o.o., Glewice 1a, 72-100 Goleniów;
12. Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa - Modlin Sp. z o.o., ul. gen. Thommee 1a, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki;
13. Port Lotniczy Wrocław S.A., ul. Graniczna 190 54-530 Wrocław;
14. Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o., Al. Jerozolimskie 142 B, 02-305 Warszawa;
15. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”, ul. Wały Piastowskie 24, 80-855 Gdańsk;
16. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, ul. Kopernika 36/40, 00-924 Warszawa;
17. Forum Związków Zawodowych, ul. Smulikowskiego 6/8, 00-379 Warszawa;
18. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej, ul. Brukselska 7, 03-973 Warszawa;
19. Konfederacja Lewiatan, ul. Zbyszka Cybulskiego 3, 00-727 Warszawa;
20. Business Centre Club - Związek Pracodawców, Plac Żelaznej Bramy 10, 00-136 Warszawa;
21. Związek Rzemiosła Polskiego, skr. poczt. 54, 00-952 Warszawa;
22. Polskie Towarzystwo Ratowników Medycznych, ul. Magnolii 4, 43-100 Tychy;
23. Ogólnopolski Związek Zawodowy Ratowników Medycznych, ul Długa 23/19, 32-065 Krzeszowice;
24. Polski Związek Ratowników Medycznych, al. Warszawska 91, 20-824 Lublin;
25. Polska Rada Ratowników Medycznych, ul. Sienkiewicza 137/141, 90-302 Łódź;
26. Ogólnopolski Związek Zawodowy Lekarzy, ul. Gdańska 27, 85-005 Bydgoszcz;
27. Naczelna Izba Lekarska, ul. Jana III Sobieskiego 110, 00-764 Warszawa;
28. Polskie Towarzystwo Lekarskie, ul. Hoża 5/7 lok. 75, 00-528 Warszawa.

Konsultacje publiczne będą trwały 30 dni. Projekt rozporządzenia (w poprzedniej wersji) był przedmiotem prekonsultacji, a następnie konsultacji publicznych, które zostały przeprowadzone zgodnie z trybem przewidzianym w uchwale nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806, z późn. zm.). W ramach konsultacji publicznych stanowisko do projektu przedstawili: Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A., Polskie Porty Lotnicze S.A., Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o., Port Lotniczy Poznań – Ławica Sp. z o.o., Port Lotniczy Bydgoszcz S.A., Port Lotniczy Lublin S.A., Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o.o., Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o.,  Krajowa Sekcja Pracowników Transportu Lotniczego i Obsługi Lotnisk NSZZ „Solidarność”, Polskie Towarzystwo Ratowników Medycznych, Krajowa Izba Ratowników Medycznych, Naczelna Rada Lekarska, Lotniskowe Ratownictwo Medyczne PL Poznań-Ławica. Odpowiedź projektodawcy do stanowisk wskazanych podmiotów, została przedstawiona w załączniku do raportu z konsultacji publicznych. W związku z faktem, że zakres zmian przedmiotowego projektu rozporządzenia w stosunku do wersji będącej przedmiotem uzgodnień, konsultacji i opiniowania w styczniu 2025 r. jest znaczny, konieczne jest ponowne przeprowadzenie tych procesów. |
| 1. **Wpływ na sektor finansów publicznych**
 |
| (ceny stałe z 2023 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  | Wejście w życie projektowanych regulacji nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego. |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | Nie dotyczy. |
| 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 2024 r.) | duże przedsiębiorstwa | − | − | − | − | − | − | 0 |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | − | − | − | − | − | − | 0 |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | − | − | − | − | − | − | 0 |
| W ujęciu niepieniężnym | duże przedsiębiorstwa | Nie dotyczy. |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | Nie dotyczy. |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe  | Wpływ na zdrowie i bezpieczeństwo pasażerów. |
| Niemierzalne | Nie dotyczy. |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń  | Rozwiązania zawarte w projekcie rozporządzenia będą miały w większości przypadków pozytywny wpływ na działalność przedsiębiorców będących zarządzającymi lotniskami, w związku z racjonalizacją kosztów dotyczących zabezpieczenia medycznego na lotniskach. Wpływ finansowy proponowanych zmian na zarządzających lotniskami jest trudny do oszacowania w związku z niedostępnością wyników analiz, które będą rzutować na organizację całego systemu zabezpieczenia medycznego na poszczególnych lotniskach. Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, 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[x]  nie dotyczy |
| [ ]  zmniejszenie liczby dokumentów [ ]  zmniejszenie liczby procedur[ ]  skrócenie czasu na załatwienie sprawy[ ]  inne:       | [x]  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: Zarządzający lotniskiem będzie zobligowany do opracowywania do końca marca każdego roku analizy, o której mowa w projektowanym § 21a ust. 1 zmienianego rozporządzenia (§ 1 pkt 2 projektu rozporządzenia).  |
| 1. **Wpływ na rynek pracy**
 |
| Brak wpływu. |
| 1. **Wpływ na pozostałe obszary**
 |
| [ ]  środowisko naturalne[ ]  sytuacja i rozwój regionalny[ ]  sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe | [ ]  demografia[ ]  mienie państwowe[ ]  inne:       | [ ]  informatyzacja[x]  zdrowie |
| Omówienie wpływu | Wprowadzono minimalne wymagania zabezpieczenia medycznego na lotniskach poprzez doprecyzowanie rodzaju pierwszej pomocy jaka ma być udzielana na lotnisku tj. pierwszą pomoc na poziomie co najmniej kwalifikowanej pierwszej pomocy (wraz z określeniem minimalnego wyposażenia ratownika). Dodatkowo, jako minimum rekomenduje się nałożenie na zarządzających lotniskami obowiązku posiadania pomieszczenia spełniającego wymogi punktu pierwszej pomocy medycznej, który może również stanowić miejsce izolacji osób chorych na choroby wysoko zakaźne, a także obowiązku zapewnienia automatycznego defibrylatora zewnętrznego (AED) oraz parawanu. Dotychczasowe wymagania dla lotnisk obsługujących poniżej 1 mln pasażerów rocznie zakładały jedynie udzielanie pierwszej pomocy bez precyzowania jej rodzaju oraz wyposażenia. Na podstawie proponowanych zmian, zarządzający lotniskami będą mieli możliwość zapewnienia służb i wyposażenia medycznego, zgodnie z potrzebami, które wynikają z charakterystyki danego portu lotniczego i jego otoczenia. Poziom ochrony zdrowia i bezpieczeństwa osób przebywających na lotniskach nie ulegnie pogorszeniu.  |
| 1. **Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego**
 |
| Wykonanie przepisów nastąpi z dniem wejścia w życie i stosowania projektowanego rozporządzenia. |
| 1. **W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?**
 |
| Brak konieczności ewaluacji efektów projektu. |
| 1. **Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)**
 |
| Brak. |