|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nazwa projektu**  Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie lotniczych urządzeń naziemnych  **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące**  Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju  **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu**  Sławomir Żałobka – Podsekretarz Stanu w MIiR  **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu**  Łukasz Chaberski (tel. 630 13 38; e-mail: lukasz.chaberski@mir.gov.pl) | | | | | | | | | | | | | | | | | **Data sporządzenia** 11-02-2015  **Źródło:**  Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393, z późn. zm.)  **Nr w wykazie prac legislacyjnych MIiR** | | | | | | | | | | | |
| **OCENA SKUTKÓW REGULACJI** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Jaki problem jest rozwiązywany?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Projektowana regulacja ma na celu:   1. dostosowanie przepisów dotyczących lotniczych urządzeń naziemnych do wymogów:    1. rozporządzenia Komisji (UE) nr 1207/2011 z 22 listopada 2011 r. ustanawiającego wymogi dotyczące skuteczności działania i interoperacyjności systemów dozorowania w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz. Urz. UE L 305 z 23.11.2011, str. 35),    2. rozporządzenia Komisji (UE) nr 1079/2012 z dnia 1 listopada 2012 r. ustanawiającego wymogi dotyczące separacji międzykanałowej w łączności głosowej dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz.U. L 320 z 17.11.2012, str. 14); 2. doprecyzowanie, na wniosek instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, wymogów dotyczących typów lotniczych urządzeń naziemnych, dla których wykonuje się kontrolę z powietrza, możliwości przesuwania terminów okresowych kontroli z powietrza dla poszczególnych LUN oraz zakresu pomiarów i testów wykonywanych w trakcie tych kontroli; 3. dostosowanie przepisów dotyczących lotniczych urządzeń naziemnych do wymogów rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 21 marca 2013 r. w sprawie zmian w systemach funkcjonalnych mających wpływ na bezpieczeństwo (Dz. U. z 2013 r. poz. 431). | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Osiągnięcie celu wskazanego w pkt 1 nie jest możliwe bez wydania nowego rozporządzenia na podstawie art. 92 pkt 1-3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.  W efekcie przyjętych regulacji nastąpi doprecyzowanie typów lotniczych urządzeń naziemnych (LUN), których dotyczą poszczególne wymogi proponowanego rozporządzenia, ułatwi użytkownikom tych urządzeń ich wdrażanie do operacyjnego użytkowania i bieżącą eksploatację. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Niektóre kraje stosują bezpośrednio wymagania rozporządzeń unijnych i postanowienia zawarte w załączniku 10 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212, z późn. zm.) oraz w dokumentach ICAO typu Doc. W Wielkiej Brytanii problem regulowany jest obszernymi publikacjami typu CAP. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Podmioty, na które oddziałuje projekt** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Grupa | | | Wielkość | | | | | | | | Źródło danych | | | | | | | | | | | | Oddziaływanie | | | | | |
| Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej | | | 5 certyfikowanych w Polsce | | | | | | | | Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego | | | | | | | | | | | | Skutki o charakterze pozytywnym – bardziej transparentne wymogi dotyczące LUN | | | | | |
| Zarządzający lotniskami | | | 57, w tym 13 lotnisk użytku publicznego | | | | | | | | Rejestr lotnisk cywilnych, prowadzony w ULC | | | | | | | | | | | | Skutki o charakterze pozytywnym – bardziej transparentne wymogi dotyczące | | | | | |
| Inni użytkownicy lotniczych urządzeń naziemnych | | | 20 | | | | | | | | Rejestr lotniczych urządzeń naziemnych, prowadzony w ULC | | | | | | | | | | | | Skutki o charakterze pozytywnym – bardziej transparentne wymogi dotyczące LUN | | | | | |
| Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego | | | 1 | | | | | | | | Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego | | | | | | | | | | | | Skutki o charakterze pozytywnym – bardziej transparentne wymogi dotyczące LUN | | | | | |
| 1. **Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Konsultacje publiczne – projekt został poddany konsultacjom publicznym z zainteresowanymi podmiotami prowadzącymi działalność w zakresie lotnictwa cywilnego, tj. w szczególności z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, zarządzającymi lotniskami oraz użytkownikami lotniczych urządzeń naziemnych, w tym:  1. Aeroklub Polski;  2. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej;  3. Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej - Państwowy Instytut Badawczy;  4. Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”;  5. Związek Regionalnych Portów Lotniczych;  6. IBCOL Polska Sp. z o. o.  W ramach przeprowadzonych konsultacji publicznych uwagi zgłosiło Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”. Uwaga nr 1 dotycząca uzupełnienia w § 3 pkt 4 projektu definicji VAN o systemy świateł płyt postojowych nie została uwzględniona, gdyż nie istnieją podstawy do dokonania takiego uszczegółowienia. Ponadto propozycja wprowadzenia przedmiotowej zmiany nie została przez zgłaszającego uwagę uzasadniona. Uwaga nr 2 zawierająca propozycję dodania w § 3 pkt 4 lit. b tiret drugie po słowie „skrzydłowej” słowa „progu”. Podobnie jak w przypadku uwagi nr 1, propozycja nie została uzasadniona, a projektodawca nie dostrzega konieczności wprowadzenia takiej zmiany. Uwaga nr 3 jest nieaktualna ponieważ w wyniku uwzględnienia uwagi RCL odesłanie do przepisów wydanych na podstawie art. 128b ust. 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393, z późn. zm.) zostało z projektu wykreślone. Uwaga nr 5 sugerująca konieczność odniesienia się w projektowanym rozporządzeniu w sposób wyraźny do progów sprawności VAN zgodnie z pkt 10.4.7 Załącznika 14 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. nie została uwzględniona. Przedmiotowa kwestia jest uregulowana w obowiązujących przepisach wydanych na podstawie art. 59a ust. 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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** | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  |  | | |
| budżet państwa | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  |  | | |
| JST | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  |  | | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  |  | | |
| **Wydatki ogółem** | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  |  | | |
| budżet państwa | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  |  | | |
| JST | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  |  | | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  |  | | |
| **Saldo ogółem** | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  |  | | |
| budżet państwa | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  |  | | |
| JST | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  |  | | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  |  | | |
| Źródła finansowania | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | | Nie przewiduje się wpływu wprowadzenia rozporządzania 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 …… r.) | duże przedsiębiorstwa | | | | | |  | |  | | | | |  | | | |  | | |  | | | |  | | |  |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | | | | | |  | |  | | | | |  | | | |  | | |  | | | |  | | |  |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | | | | | |  | |  | | | | |  | | | |  | | |  | | | |  | | |  |
| W ujęciu niepieniężnym | duże przedsiębiorstwa | | | | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | | | | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | | | | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Niemierzalne |  | | | | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | | Nie przewiduje się wpływu wprowadzenia rozporządzania na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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:  Proponowane uszczegółowienie zapisów oraz usuniecie błędnych zapisów w obowiązującym rozporządzaniu ws. LUN nie zmieni w sposób zasadniczy obciążenia regulacyjnego w zakresie informatyzacji.  Przewiduje się jednak, że dzięki bardziej precyzyjnym zapisom powinien ulec skróceniu czas załatwiania spraw, w szczególności związanych z wpisem LUN do rejestru LUN. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na rynek pracy** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nie przewiduje się wpływu na rynek pracy. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na pozostałe obszary** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| środowisko naturalne  sytuacja i rozwój regionalny  inne: | | | | | demografia  mienie państwowe | | | | | | | | | | | | | | | informatyzacja  zdrowie | | | | | | | | |
| Omówienie wpływu | | Nie przewiduje się wpływu na pozostałe obszary | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| W podstawowym zakresie wykonanie przepisów projektowanego rozporządzenia nastąpi w momencie jego wejścia w życie. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ocena efektów projektu rozporządzenia będzie następować w trakcie wykonywania bieżącego nadzoru nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, zaś miernikiem będzie liczba stwierdzonych niezgodności. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

# 