

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA¹⁾

z dnia 2016 r.

w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego podlegających obowiązkowi certyfikacji

Na podstawie art. 59a ust. 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2016 r. poz. 605, 904 i 1361) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa wymagania techniczne i eksploatacyjne dla lotnisk użytku publicznego podlegających obowiązkowi certyfikacji, o których mowa w art. 59a ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, zwanej dalej „ustawą”.

§ 2. 1. Rozporządzenie ma zastosowanie do lotnisk, o których mowa w art. 4 ust. 3a rozporządzenia (WE) 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.), zwanego dalej „rozporządzeniem 216/2008”:

- 1) posiadających certyfikat wydany na podstawie przepisów krajowych, który zachowuje ważność nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2017 r., zgodnie z art. 6 ust.1 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”;
- 2) posiadających zwolnienie, o którym mowa w art. 4 ust. 3b rozporządzenia nr 216/2008;
- 3) podlegających certyfikacji zgodnie z rozporządzeniem nr 139/2014, w zakresie wymagań, o których mowa w § 13.

¹⁾ Minister Infrastruktury i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U. poz. 1907 i 2094).

2. Dla lotnisk podlegających certyfikacji zgodnie z rozporządzeniem nr 216/2008 wymagania techniczne i eksploatacyjne określa rozporządzenie nr 139/2014, z zastrzeżeniem § 13.

3. W stosunku do lotnisk, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2:

- 1) wymagania eksploatacyjne określają także przepisy wydane na podstawie art. 83 ustawy;
- 2) wymagania techniczne i eksploatacyjne dotyczące przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia, w tym ratownictwa oraz planowania działań w sytuacjach zagrożenia na lotnisku określają także przepisy wydane na podstawie art. 85 ustawy;
- 3) wymagania techniczne i eksploatacyjne dotyczące warunków, jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu, określają także przepisy wydane na podstawie art. 92 pkt 4 ustawy;
- 4) wymagania techniczne dotyczące oznakowania przeszkód lotniczych określają także przepisy wydane na podstawie art. 92 pkt 5 ustawy.

§ 3. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) Załączniku 14 tom I – należy przez to rozumieć Załącznik 14 „Lotniska” tom I - „Projektowanie i eksploatacja lotnisk” 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.²⁾), ogłoszony w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zgodnie z art. 23 ust. 2 pkt 1 ustawy;
- 2) Załączniku 14 tom II – należy przez to rozumieć Załącznik 14 „Lotniska” tom II „Lotniska dla śmigłowców” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., ogłoszony w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zgodnie z art. 23 ust. 2 pkt 1 ustawy.

Rozdział 2

Lotniska dla samolotów

§ 4. Wymagania techniczne i eksploatacyjne dla lotnisk dla samolotów, z zastrzeżeniem § 5–13, określają normy i zalecane metody postępowania Załącznika 14 tom I, zawarte w:

- 1) rozdziale 1 „Wymagania ogólne”, z wyłączeniem pkt 1.4;
- 2) rozdziale 2 „Dane dotyczące lotniska”;

²⁾Zmiany wymienionej umowy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1963 r. poz. 137 i 138, z 1969 r. poz. 210 i 211, z 1976 r. poz. 527 i 528, z 1980 r. poz. 130, 131, 188, 189, 227 i 228, z 1984 r. poz. 199 i 200, z 2000 r. poz. 446 i 447, z 2002 r. poz. 527 i 528, z 2003 r. poz. 700 i 701 oraz z 2012 r. poz. 368, 369, 370 i 371.

- 3) rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne”;
- 4) rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe dla nawigacji”, z wyłączeniem pkt 5.2.2.2, 5.2.4.3, 5.3.1.2, 5.3.5.2 lit. a, 5.3.5.43, 5.3.5.44, 5.3.7, 5.3.12.2, 5.3.12.4, 5.5.2 i 5.5.6;
- 5) rozdziale 7 „Pomoce wzrokowe do oznakowania stref o ograniczonym użytkowaniu”;
- 6) rozdziale 8 „Systemy elektryczne”, z wyłączeniem pkt 8.3.4;
- 7) rozdziale 9 „Lotniskowe służby operacyjne, wyposażenie i instalacje”, z wyłączeniem pkt 9.1–9.7, 9.8.7 i 9.8.8;
- 8) rozdziale 10 „Obsługa techniczna lotniska” z wyłączeniem pkt 10.5.13;
- 9) dodatku 1 „Kolory naziemnych świateł lotniczych, oznakowania poziomego, znaków pionowych i tablic”;
- 10) dodatku 2 „Charakterystyki naziemnych świateł lotniczych”;
- 11) dodatku 3 „Oznakowanie poziome nakazu i informacyjne”;
- 12) dodatku 4 „Wymagania dotyczące projektowania znaków pionowych dla dróg kołowania”;
- 13) dodatku 5 „Wymagania dotyczące jakości danych lotniczych”;

§ 5. Wymaganie, o którym mowa w rozdziale 2 pkt 2.1.2 w rozdziale 2 Załącznika 14 tom I, ma zastosowanie do lotnisk, o których mowa w art. 59a ust. 1 pkt 1 ustawy.

§ 6. 1. Zarządzający lotniskiem może zezwolić na wykonywanie operacji lotniczych przez statki powietrzne, których liczba klasyfikacyjna statku powietrznego – ACN (Aircraft classification number) jest większa od liczby klasyfikacyjnej nawierzchni – PCN (Pavement classification number) ustalonej dla danej nawierzchni, pod warunkiem, że w instrukcji operacyjnej lotniska zostaną określone procedury i kryteria, o których mowa w rozdziale 2 pkt 2.6.7 Załącznika 14 tom I, pozwalające na kontrolę użytkowania nawierzchni dla danego typu operacji.

2. Procedury i kryteria, o których mowa w ust. 1, powinny być opracowane zgodnie z wymaganiami sekcji 20 załącznika A do Załącznika 14 tom I.

3. Zarządzający lotniskiem dokumentuje wszelkie wyniki badań i pomiarów nośności nawierzchni sztucznych pola ruchu naziemnego, wykonywanych prac remontowych i konserwacyjnych oraz okresowych kontroli stanu nawierzchni.

§ 7. Minimalny współczynnik tarcia, o którym mowa w rozdziale 2 pkt 2.9.7, w rozdziale 3 pkt 3.1.23 oraz w rozdziale 10 pkt 10.2.3 Załącznika 14 tom I, określa się zgodnie z tabelą zawartą w załączniku do rozporządzenia.

§ 8. 1. Wymagania określone w rozdziale 5 pkt 5.1.4, 5.3.3 i 5.4.5 Załącznika 14 tom I stosuje się do lotnisk, na których nie jest zapewniana służba ruchu lotniczego.

2. Kąt wzniesienia wiązka światła latarni lotniczej, o którym mowa w rozdziale 5 pkt 5.3.3.7 i 5.3.3.11 Załącznika 14 tom I, określa zarządzający lotniskiem w instrukcji operacyjnej lotniska.

§ 9. Nie zezwala się na wznoszenie nowych lub powiększanie istniejących obiektów, które wystawałyby ponad powierzchnię zabezpieczenia przeszkodowego, o której mowa w rozdziale 5 pkt 5.3.5.41 Załącznika 14 tom I, chyba że nowy lub powiększany obiekt znajduje się w cieniu stałego obiektu już istniejącego.

§ 10. Wymagania określone w rozdziale 5 pkt 5.3.17.2 Załącznika 14 tom I dotyczące świateł linii środkowej drogi kołowania mają zastosowanie do lotnisk o średnim i dużym poziomie natężenia ruchu, na których są wykonywane operacje lotnicze przy widzialności wzdłuż drogi startowej poniżej 550 m.

§ 11. Wszystkie światła przeszkodowe na lotnisku, o których mowa w rozdziale 8 pkt 8.1.10 lit. b Załącznika 14 tom I, zlokalizowane:

- 1) w pasie drogi startowej, w strefie bezpieczeństwa drogi startowej RESA, w obszarze zabezpieczeniu wydłużonego startu,
- 2) na przeszkodach lotniczych w zasięgu powierzchni: podejścia, wewnętrznej podejścia, przejściowej wewnętrznej, powierzchni nieudanego lądowania oraz powierzchni wznoszenia

– powinny mieć zapewnione rezerwowe źródło zasilania.

§ 12. 1. Wymagania określone w rozdziale 8 pkt 8.3.1 Załącznika 14 tom I dotyczące systemu monitorowania sprawności systemów świetlnych mają zastosowanie do lotnisk, na których są wykonywane operacje lotnicze przy widzialności wzdłuż drogi startowej poniżej 550 m.

2. Minimalne poziomy niezawodności systemów świetlnych, o których mowa w rozdziale 8 pkt 8.3.5 Załącznika 14 tom I, dla poszczególnych elementów tych systemów są określone w pkt 10.5.7–10.5.11 rozdziału 10 Załącznika 14 tom I.

§ 13. 1. Ogrodzenie lotniska, o którym mowa w rozdziale 9 pkt 9.10 Załącznika 14 tom I, powinno spełniać następujące wymagania techniczne:

- 1) być wykonane z metalowych paneli drucianych, paneli siatkowych lub rozciągniętej metalowej siatki drucianej, o grubości drutu nie mniejszej niż 2,5 mm, którego

minimalna wysokość powinna być nie mniejsza niż 1,8 m, nie wliczając w to umieszczonej nad nim zwyżki wykonanej z minimum trzech rzędów drutu kolczastego lub drutu ostrzowego, zamocowanego na stelażach w kształcie litery „V”, lub uformowanego w walec wykonany z minimum jednego drutu kolczastego lub drutu ostrzowego; elementy ogrodzenia mogą być również wykonane z tworzywa, którego odporność na przecinanie, zginanie, rozrywanie i łamanie jest co najmniej taka sama jak ich metalowych odpowiedników;

- 2) całkowita wysokość ogrodzenia liczona od powierzchni gruntu powinna wynosić w każdym jego punkcie minimum 2,44 m, włącznie ze zwyżkami z drutu kolczastego lub drutu ostrzowego;
- 3) odległość pomiędzy górną krawędzią metalowego panelu drucianego, panelu siatkowego lub rozciągniętej metalowej siatki drucianej oraz dolną krawędzią zwyżki z drutu kolczastego lub drutu ostrzowego powinna wynosić maksymalnie 200 mm;
- 4) dolna krawędź metalowego panelu drucianego, panelu siatkowego lub rozciągniętej metalowej siatki drucianej powinna być trwale zamocowana w podłożu, poprzez jej zabetonowanie lub inne trwałe osadzenie w gruncie, lub osadzona w podmurówce;
- 5) całkowita wysokość i konstrukcja bram wjazdowych i furt osobowych powinna spełniać wymagania określone w pkt 1–3, z uwzględnieniem zapewnienia ich funkcjonalności;
- 6) przebieg ogrodzenia, w celu zapewnienia jego optymalnego monitorowania i maksymalnego ograniczenia obszarów niemożliwych do obserwowania podczas patrolowania ogrodzenia, powinien być wytyczony w miarę możliwości po liniach prostych;
- 7) wokół ogrodzenia, w celu zapewnienia możliwości jego skutecznego obserwowania i patrolowania, powinna być zapewniona całkowicie wolna przestrzeń o szerokości minimum 3 m po jego obu stronach;
- 8) wokół ogrodzenia powinny być umieszczone w odstępach nie większych niż 100 m prostokątne tablice informacyjne, o wymiarach 300 na 600 mm, koloru białego z czerwoną obwolutą, wykonane z tworzywa sztucznego lub aluminium, zawierające napis o treści: „TEREN LOTNISKA – WSTĘP SUROWO WZBRONIONY!”; grubość liter, wysokość i odstępy pomiędzy wierszami powinny wynosić odpowiednio: 8 mm, 60 mm i 40 mm; nie naruszając powyższych postanowień dopuszcza się zamieszczenie na tych tablicach angielskiego tłumaczenia wyżej wymienionego tekstu, o treści:

„AERODROME AREA – ACCESS STRICTLY FORBIDDEN”, z możliwością odpowiedniego powiększenia wielkości tablicy informacyjnej;

- 9) wokół ogrodzenia, po jego wewnętrznej stronie, powinna być poprowadzona droga patrolowa, pozwalająca na systematyczne dokonywanie jego oglądu z pojazdu samochodowego.

2. W przypadku, gdy ukształtowanie terenu lub obiekty budowlane nie pozwalają na zastosowanie ogrodzenia odpowiadającego wymaganiom określonym w ust. 1, zarządzający lotniskiem w programie ochrony lotniska określa sposób zabezpieczenia lotniska.

Rozdział 3

Lotniska dla śmigłowców

§ 14.1. Wymagania techniczne i eksploatacyjne dla lotnisk dla śmigłowców określają normy i zalecane metody postępowania określone w Załączniku 14 tom II w:

- 1) rozdziale 1 „Wymagania ogólne”;
- 2) rozdziale 2 „Dane lotniska dla śmigłowców”;
- 3) rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne”, z wyłączeniem pkt 3.1.4, 3.2.5 i 3.3.5;
- 4) rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe”, z wyłączeniem pkt 5.3.12, 5.3.6.24, 5.3.6.24 i 5.3.13;
- 5) dodatku 1 „Wymagania dotyczące jakości danych lotniczych”;
- 6) dodatku 2 „Międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania dla przyrządowych lotnisk dla śmigłowców z podejściem nieprecyzyjnym i/lub precyzyjnym oraz odlotami według wskazań przyrządów”, z wyłączeniem pkt 4.

2. Nie zezwala się na wznoszenie nowych lub powiększanie istniejących obiektów, które wystawałyby ponad powierzchnię zabezpieczenia przeszkodowego, o której mowa w rozdziale 5 pkt 5.3.6.22 Załącznika 14 tom II, chyba że nowy lub powiększany obiekt znajduje się w cieniu stałego obiektu już istniejącego.

Rozdział 4

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 15. W sprawach postępowań o wydanie, wznowienie ważności certyfikatu dla lotniska użytku publicznego, o którym mowa w § 2 ust. 1, przedłużenie ważności certyfikatu albo zmianę tego certyfikatu, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy § 4–14.

§ 16. 1. Wymagania techniczne i eksploatacyjne zawarte w normach i zalecanych metodach postępowania Załącznika 14 tom I, w:

- 1) rozdziale 1 pkt 1.7,
- 2) rozdziale 3 pkt 3.1.13–3.1.20, 3.2.4, 3.3, 3.4.13–3.4.16, 3.5.10, 3.5.11, 3.9.9–3.9.13, 3.11.5, 3.11.6, 3.13.5, 3.14.2 i 3.15.1,
- 3) rozdziale 5 pkt 5.2.1.7, 5.2.8.9, 5.3.14, 5.3.17.8, 5.3.23.2 i 5.3.29,
- 4) rozdziale 8 pkt 8.1.8–8.1.10

– stosuje się od dnia 1 stycznia 2018 r.

2. Lotniska posiadające w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia ogrodzenie lotniska osadzone nad podmurówką, w którym całkowita wysokość prześwitu pomiędzy gruntem lub podmurówką i dolną krawędzią metalowego panelu drucianego, panelu siatkowego lub rozciągniętej metalowej siatki drucianej wynosi 20 cm, dostosują się do wymogu określonego w § 13 ust. 1 pkt 4 w terminie do dnia 1 stycznia 2018 r.

§ 17. Traci moc 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).

§ 18. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 90 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY I
BUDOWNICTWA**

Za zgodność
pod względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym

ZASTĘPCA DYREKTORA
Departamentu Prawnego

Tomasz Warchoń

Załącznik do rozporządzenia
 Ministra Infrastruktury i Budownictwa
 z dnia.....2016 r. (Dz. U. poz. ...)

Współczynnik tarcia dla nowych i istniejących nawierzchni dróg startowych

Urządzenie pomiarowe	Opona testowa		Prędkość pomiarowa (km/h)	Głębokość pomiarowa wody (mm)	Wartości projektowe dla nowej nawierzchni	Poziom planowania działań naprawczych	Minimalny poziom tarcia
	Typ	Ciśnienie (kPa)					
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
Przyczepa Mu-meter	A	70	65	1.0	0.72	0.52	0.42
	A	70	95	1.0	0.66	0.38	0.26
Przyczepa Skiddometer	B	210	65	1.0	0.82	0.60	0.50
	B	210	95	1.0	0.74	0.47	0.34
Surface Friction Tester Vehicle	B	210	65	1.0	0.82	0.60	0.50
	B	210	95	1.0	0.74	0.47	0.34
Runway Friction Tester Vehicle	B	210	65	1.0	0.82	0.60	0.50
	B	210	95	1.0	0.74	0.54	0.41
TATRA Friction Tester Vehicle	B	210	65	1.0	0.76	0.57	0.48
	B	210	95	1.0	0.67	0.52	0.42
Przyczepa GripTester	C	140	65	1.0	0.74	0.53	0.43
	C	140	95	1.0	0.64	0.36	0.24

UZASADNIENIE

I. 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 obowiązującym rozporządzeniu 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 14.11.2013 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 równoległe 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.

II. Zakres regulacji

1) 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 „ujednocianie” 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 obwieszczeniu 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.

2) 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 § 2 ust. 1 i 2 niniejszego projektu dodano przepisy, które jasno wskazują, do których lotnisk i w jakim zakresie niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie. Jednocześnie § 2 ust. 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.

3) 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.

4) 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:

- a) W rozdziale 1 wprowadzono nowe definicje, w tym: miejsca niebezpiecznego, danych kartograficznych lotniska i klasyfikacja spójności oraz drogi startowej przyrządowej i nieprzyrządowej. Ponadto wymagania dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem przeniesiono do nowego załącznika do Konwencji (Załącznik 19).
- b) 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.

- c) W rozdziale 3 zmieniono wymagania dotyczące pomiaru charakterystyki tarcia nawierzchni drogi startowej oraz wymagania dotyczące strefy bezpieczeństwa końca drogi startowej (RESA)
- d) W rozdziale 5 wprowadzono wymagania dotyczące bardziej wyrazistego oznakowania linii środkowej drogi kołowania, jeśli jest ono zapewniane (5.2.8.9), prostych świateł strefy przyziemia (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)
- e) 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)
- f) 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.

- a) 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.
- b) Jakość i spójność danych lotniczych, charakterystyki fizyczne lotniska dla śmigłowców na platformie i na jednostce pływającej.
- c) Środowisko przeszkód lotniczych, w tym wymagania dotyczące powierzchni ograniczających przeszkody oraz dla obszarów i sektorów.
- d) Pomoce wzrokowe, w tym: oznakowanie: obszaru pracy wyciągarki, identyfikacji lotniska dla śmigłowców, maksymalnej dopuszczalnej masy, wymiarów FATO i obwodu FATO, punktu celowania, punktu przyziemia/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.
- e) 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.

III. 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.

<p>Nazwa projektu Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego podlegających obowiązkowi certyfikacji</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Jerzy Szmit – Podsekretarz Stanu w MiiB</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Ewelina Gruszewska (tel. 522 50 67, email: Ewelina.Gruszewska@mib.gov.pl)</p>	<p>Data sporządzenia 12.07.2016</p> <p>Źródło: art. 59a ust. 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2016 r. poz. 605, z późn. zm.)</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych MiiB 101</p>
--	--

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.

2. 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 wydane 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.

3. 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.

4. 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

5. 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 Ożarówice;
- 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.

6. 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													

7. 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							
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu								
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy								
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).				<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy				
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:				<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:				
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.				<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy				
Komentarz: Nie dotyczy.								
9. Wpływ na rynek pracy								
Projektowana zmiana rozporządzenia nie ma wpływu na rynek pracy.								

10. Wpływ na pozostałe obszary

- | | | |
|---|---|---|
| <input type="checkbox"/> środowisko naturalne | <input type="checkbox"/> demografia | <input type="checkbox"/> informatyzacja |
| <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny | <input type="checkbox"/> mienie państwowe | <input type="checkbox"/> zdrowie |
| <input type="checkbox"/> inne: nie dotyczy | | |

Omówienie wpływu Nie dotyczy.

11. 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 równoległe rozporządzenia wydawane na podstawie art. 59a ust. 6 i art. 59a ust. 7 ustawy - Prawo lotnicze.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie dotyczy

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak