

## UZASADNIENIE

W przedmiotowym rozporządzeniu nadaje się statut Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej powołanej na podstawie ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. Nr 249, poz. 1829), co stanowi wykonanie upoważnienia zawartego w art. 5 ust. 6 tej ustawy.

Projekt jest aktem wykonującym prawo UE.

Podstawowym zadaniem Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej jest zapewnienie, zgodnie z prawem UE oraz przepisami krajowymi, służb żeglugi powietrznej w polskiej przestrzeni powietrznej oraz w przestrzeni powietrznej innych państw, powierzonej jej zgodnie z zawartymi porozumieniami i umowami. Z uwagi na fakt, że Agencja włączona jest w europejski system zapewniania służb w ramach Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej oraz ustalania i pobierania opłat za usługi za pośrednictwem Centralnego Biura Opłat Trasowych (CRCO) z siedzibą w Brukseli, gospodarka finansowa Agencji także podlega regułom tego systemu i nadzorowi ze strony instytucji europejskich. Stąd też proponowana struktura organizacyjna Agencji jest adekwatna do ww. zadań Agencji i uwzględnia także rolę nadzoru krajowego nad Agencją. Zaproponowana struktura pozwoli w szczególności na :

- uporządkowanie struktury organizacyjnej byłej Agencji Ruchu Lotniczego (stanowiącej dotychczas jedną z jednostek organizacyjnych przedsiębiorstwa państwowego „Porty Lotnicze”) poprzez wydzielenie jej 4 podstawowych obszarów działania, w sposób zgodny z metodologią EUROCONTROL włącznie ze znaczącym uproszczeniem relacji Agencji z CRCO,
- zapewnienie prawidłowego oddziaływania na siebie poszczególnych struktur składowych Agencji, stwarzając tym samym przesłanki uzyskiwania wymiernych efektów ekonomicznych pozwalających na zagwarantowanie stałego rozwoju oraz zapewniających możliwość wprowadzania nowych projektów i rozwiązań technologicznych,
- zwiększenie efektywności pracy kadry menedżerskiej i pracowniczej oraz uzyskanie poprawy efektywności działań poszczególnych jednostek organizacyjnych Agencji,

- stworzenie struktur i powiązań organizacyjnych umożliwiających jednoznaczne określenie obszarów odpowiedzialności dla występujących w Agencji komórek organizacyjnych oraz stanowisk,
- dostosowanie występującego w ARL nazewnictwa poszczególnych jednostek organizacyjnych do nazewnictwa stosowanego w przedmiotowej branży na świecie, uzyskując równocześnie efekt lepszej identyfikacji poszczególnych obszarów funkcjonowania Agencji,
- usprawnienie koordynacji działań służb żeglugi powietrznej, tj. służby ruchu lotniczego, służby zarządzania przestrzenią i przygotowania operacyjnego oraz służby technicznej,
- oddzielenie bieżącej eksploatacji urządzeń i systemów ATM/CNS od realizowanych zadań badawczo-rozwojowych,
- zintegrowanie zadań prowadzonych w zakresie szeroko rozumianej problematyki zarządzania bezpieczeństwem w sposób zgodny z wytycznymi ICAO, EUROCONTROL oraz zgodnie z najlepszymi w tym zakresie praktykami służb ruchu lotniczego na świecie,
- zwiększenie roli zarządzania strategicznego wobec bieżącego kierowania m.in. poprzez zmniejszenie liczby komórek organizacyjnych dziś bezpośrednio podległych Dyrektorowi ARL,
- umożliwienie prowadzenia polityki personalnej zgodnej ze specyfiką służb wchodzących w skład państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym,
- umożliwienie sprawnej realizacji zadań w zakresie przygotowania i prowadzenia inwestycji uwzględniających specyfikę służb żeglugi powietrznej,
- kompleksowe prowadzenie spraw wynikających ze specyfiki funkcjonowania Agencji jako państwowego organu zapewniającego służby żeglugi powietrznej w świetle ustawy o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

## **OCENA SKUTKOW REGULACJI**

### **Konsultacje społeczne.**

Projekt podlega konsultacjom społecznym z Agencją Ruchu Lotniczego, jako jednostką organizacyjną przedsiębiorstwa państwowego Porty Lotnicze, wykonującą obecnie zadania instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej oraz ze związkami zawodowymi funkcjonującymi w ARL, z uwagi na fakt, że Polska Agencja Żeglugi Powietrznej powstaje na bazie wyodrębnienia z PPL majątku i pracowników ARL.

Wstępny projekt statutu był dołączony do projektu ustawy o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej jako materiał informacyjny w czasie prac parlamentarnych nad tą ustawą.

### **Wpływ na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.**

Wejście w życie rozporządzenia nadającego statut Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, jako aktu wykonawczego do ustawy o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, nie spowoduje obciążeń dla budżetu państwa i jednostek samorządu terytorialnego; skutki finansowe związane ze zorganizowaniem pracy Agencji poniesie Polska Agencja Żeglugi Powietrznej. Skutki finansowe powołania Agencji zostały ocenione na etapie prac nad ustawą.

### **Wpływ na rynek pracy, konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw, sytuację i rozwój regionalny.**

Rozpoczęcie działalności przez Agencję w proponowanej strukturze organizacyjnej wpłynie korzystnie na zatrudnienia, gdyż będzie istniała potrzeba zatrudnienia pracowników między innymi do realizacji zadań, które dotychczas były wykonywane w ramach PPL, także w oddziałach terenowych.

### **Notyfikacja.**

Projekt nie podlega notyfikacji oraz nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu.

### **Biuletyn Informacji Publicznej:**

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach

urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej. Organizacje o charakterze lobbingowym wymienione w rejestrze podmiotów wykonujących zawodową działalność lobbingową ([bip.mswia.gov.pl](http://bip.mswia.gov.pl)) nie zgłosiły zainteresowania pracami nad projektem rozporządzenia.