

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 2019 r.

**w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk, którym przyznano
zwolnienie ze stosowania przepisów Unii Europejskiej, oraz lotnisk dla śmigłowców,
o których mowa w przepisach Unii Europejskiej**

Na podstawie art. 59a ust. 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629 i 1637 oraz z 2019 r. poz. ...) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa wymagania techniczne i eksploatacyjne dla lotnisk użytku publicznego:

- 1) którym przyznano zwolnienie, o którym mowa w art. 2 ust. 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE L 212 z 22.08.2018, str. 1);
- 2) dla śmigłowców, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. e rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a

1) Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

także uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91.

§ 2. 1. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) autonomicznym systemie ostrzegania o wtargnięciu na drogę startową – ARIWS (Autonomous runway incursion warning system), drodze startowej, liczbie klasyfikacyjnej nawierzchni – PCN (Pavement classification number), liczbie klasyfikacyjnej statku powietrznego – ACN (Aircraft classification number), nośności nawierzchni sztucznej pola ruchu naziemnego, pasie drogi startowej, powierzchni podejścia, powierzchni podejścia wewnętrznej, powierzchni przejściowej, powierzchni przejściowej wewnętrznej, powierzchni przerwane go lądowania, powierzchni wznoszenia, strefie bezpieczeństwa końca drogi startowej – RESA (Runway end safety area) i światłach stanu drogi startowej – RWSL (Runway status lights) – należy przyjmować ich znaczenie zgodnie z przepisami Załącznika 14 tom I;
- 2) 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 załączniku do obwieszczenia nr 3 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 11 stycznia 2019 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 14, tomu I do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC poz. 4) (w brzmieniu z dnia 11 stycznia 2019 r.);
- 3) 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 załączniku do obwieszczenia nr 4 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 11 stycznia 2019 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 14, tomu II do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC poz. 5) (w brzmieniu z dnia 11 stycznia 2019 r.).

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. 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.

2. Kompetencje i obowiązki „właściwej władzy”, o której mowa w przepisach Załącznika 14 tom I lub Załącznika 14 tom II, wskazanych w niniejszym rozporządzeniu, pełni Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Rozdział 2

Wymagania dla lotnisk, którym przyznano zwolnienie ze stosowania przepisów Unii Europejskiej

§ 3. Wymagania techniczne i eksploatacyjne dla lotnisk, o których mowa w § 1 pkt 1, z zastrzeżeniem § 4–11, określają normy i zalecane metody postępowania Załącznika 14 tom I zawarte w:

- 1) rozdziale 1 „Wymagania ogólne”, z wyłączeniem pkt 1.2.1, 1.2.2 i 1.4;
- 2) rozdziale 2 „Dane dotyczące lotniska”, z wyłączeniem pkt 2.1.2, 2.1.3, 2.9.4, 2.9.10, 2.10 i 2.11;
- 3) rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne”, z wyłączeniem pkt 3.5.3 w zakresie możliwości zmniejszania długości strefy bezpieczeństwa końca drogi startowej – RESA (Runway end safety area) jeżeli został zainstalowany system zatrzymywania samolotów i pkt 3.5.4;
- 4) rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe dla nawigacji”, z wyłączeniem pkt 5.1.4, 5.2.2.2, 5.2.4.3, 5.3.1.2, 5.3.3, 5.3.5.2 lit. a, 5.3.7, 5.3.12.2, 5.3.12.4, 5.3.17.2, 5.3.30, 5.4.5, 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 8.3.1;
- 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 informacyjne i nakazu”;
- 12) dodatku 4 „Wymagania dotyczące projektowania znaków pionowych dla dróg kołowania”.

§ 4.1. Dopuszcza się wykonywanie operacji lotniczych na lotnisku 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 drogi startowej, pod warunkiem, że w instrukcji operacyjnej lotniska, o której mowa w art. 69 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, zostaną określone metody i kryteria, o których mowa w rozdziale 2 „Dane dotyczące lotniska” pkt 2.6.7 Załącznika 14 tom I, pozwalające na kontrolę użytkowania nawierzchni dla danego typu operacji lotniczej.

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

3. Wyniki badań i pomiarów nośności nawierzchni sztucznej pola ruchu naziemnego, wykonywanych prac remontowych i konserwacyjnych oraz okresowych kontroli stanu nawierzchni są dokumentowane.

§ 5. Minimalny współczynnik tarcia, o którym mowa w rozdziale 2 „Dane dotyczące lotniska” pkt 2.9.7, w rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne” pkt 3.1.23 i w rozdziale 10 „Obsługa techniczna lotniska” pkt 10.2.3 i 10.2.5 Załącznika 14 tom I, określa się zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia.

§ 6. 1. Wymagania określone w rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe dla nawigacji” 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. Wiązka światła latarni lotniczej, o której mowa w rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe dla nawigacji” pkt 5.3.3.7 i 5.3.3.11 Załącznika 14 tom I, w płaszczyźnie pionowej powinna zawierać się od kąta wzniesienia nie większego niż 1° , do kąta wzniesienia wystarczającego do prowadzenia statku powietrznego na maksymalnej wysokości, dla jakiej jest przewidziana dana latarnia.

§ 7. Wymagania określone w rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe dla nawigacji” pkt 5.3.17.2 Załącznika 14 tom I dotyczące świateł linii środkowej drogi kołowania stosuje się do lotnisk, na których są wykonywane operacje lotnicze przy widzialności wzdłuż drogi startowej poniżej 550 m.

§ 8. Wymagania określone w rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe dla nawigacji” pkt 5.3.30 Załącznika 14 tom I stosuje się do lotnisk, na których zainstalowano światła stanu drogi startowej – RWSL (Runway status lights).

§ 9. Światła przeszkodowe na lotnisku, o których mowa w rozdziale 8 „Systemy elektryczne” pkt 8.1.10 lit. b Załącznika 14 tom I, zlokalizowane:

- 1) w pasie drogi startowej, w strefie bezpieczeństwa końca drogi startowej – RESA (Runway end safety area), w obszarze zabezpieczenia wydłużonego startu,
 - 2) na przeszkodach lotniczych w zasięgu powierzchni ograniczających przeszkody: powierzchni podejścia, powierzchni podejścia wewnętrznej, powierzchni przejściowej, powierzchni przejściowej wewnętrznej, powierzchni przerwanoego lądowania oraz powierzchni wznoszenia
- powinny mieć zapewnione rezerwowe źródło zasilania.

§ 10.1. Wymagania określone w rozdziale 8 „Systemy elektryczne” pkt 8.3.1 Załącznika 14 tom I dotyczące systemu monitorowania sprawności systemów świetlnych stosuje się 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 „Systemy elektryczne” pkt 8.3.5 Załącznika 14 tom I, dla poszczególnych elementów tych systemów są określone w rozdziale 10 „Obsługa techniczna lotniska” pkt 10.5.7–10.5.11 Załącznika 14 tom I.

§ 11. Wymagania określone w rozdziale 9 „Lotniskowe służby operacyjne, wyposażenie i instalacje” pkt 9.12 Załącznika 14 tom I stosuje się do lotnisk, na których zainstalowano autonomiczny system ostrzegania o wtargnięciu na drogę startową – ARIWS (Autonomous runway incursion warning system).

Rozdział 3

Wymagania dla lotnisk dla śmigłowców

§ 12. Wymagania techniczne i eksploatacyjne dla lotnisk, o których mowa w § 1 pkt 2, określają normy i zalecane metody postępowania Załącznika 14 tom II zawarte w:

- 1) rozdziale 1 „Wymagania ogólne”, z wyłączeniem pkt 1.2.1;
- 2) rozdziale 2 „Dane lotniska dla śmigłowców”;
- 3) rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne”;
- 4) rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe”, z wyłączeniem pkt 5.3.12 i 5.3.13;
- 5) dodatku 1 „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.

Rozdział 4

Przepisy przejściowe i przepis końcowy

§ 13. 1. Do postępowań o wydanie, zmianę, przedłużenie albo wznowienie ważności certyfikatu dla lotniska użytku publicznego, któremu przyznano zwolnienie, o którym mowa w art. 2 ust. 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE L 212 z 22.08.2018, str. 1), wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. Do lotnisk użytku publicznego, którym przyznano zwolnienie, o którym mowa w art. 2 ust. 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE L 212 z 22.08.2018, str. 1), przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, nie stosuje się norm i zalecanych metod postępowania Załącznika 14 tom I zawartych w rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne” pkt 3.1.13–3.1.20, 3.4.13–3.4.16, 3.5.9–3.5.11, 3.9.8–3.9.11, 3.11.5, 3.11.6, 3.13.4 i 3.13.5.

§ 14. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 2019 r.³⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 13 sierpnia 2018 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego podlegających obowiązkowi certyfikacji (Dz. U. poz. 1661), które zgodnie z art. 18 ustawy z dnia 14 grudnia 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. ...) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

*Za zgodność pod względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym*

Tomasz Warchoł

Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego

w Ministerstwie Infrastruktury

/-podpisano elektronicznie/

Załącznik do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia 2019 r. (poz.
...)

MINIMALNY WSPÓŁCZYNNIK TARCIA DLA
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 |
|---------------------------------|---------------|-----------------|---------------------------|-------------------------------|---|---------------------------------------|-------------------------|
| | Ty p | 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. Wyjaśnienie potrzeby i celu wydania rozporządzenia

Ustawą z dnia 14 grudnia 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. ...) wprowadzono do ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”, zmiany służące dostosowaniu jej przepisów do przepisów Unii Europejskiej, w tym do 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/UE”. Wskutek wprowadzonych zmian konieczna jest nowelizacja niektórych oraz wydanie nowych aktów wykonawczych do ustawy – Prawo lotnicze.

W związku ze zmianą brzmienia art. 59a ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze oraz zmianą upoważnienia ustawowego zawartego w art. 59a ust. 5 tej ustawy, niezbędne jest wydanie nowego rozporządzenia, którego podstawę prawną stanowi ww. artykuł.

Zakres projektowanego rozporządzenia, w odniesieniu do obecnie obowiązującego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 13 sierpnia 2018 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego podlegających obowiązkowi certyfikacji (Dz. U. poz. 1661) zmienia się, gdyż zgodnie ze zmienionym art. 59a ust. 1 pkt 2 ustawy – Prawo lotnicze, rozporządzenie ma określać wymagania techniczne i eksploatacyjne dla lotnisk użytku publicznego:

- 1) które uzyskały zwolnienie z konieczności stosowania wymagań UE;
- 2) dla śmigłowców, objętych wymaganiami UE.

II. Przedstawienie rzeczywistego (faktycznego) stanu w dziedzinie, która ma zostać uregulowana

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr

376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE L 212 z 22.08.2018, str. 1), zwane dalej „rozporządzeniem nr 2018/1139/UE”, analogicznie do uchylonego 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.), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 216/2008/WE”, przewiduje w art. 2 ust. 7 możliwość przyznania lotniskom zwolnień ze stosowania przepisów UE. Tym samym istnieje potrzeba wskazania, w przypadku lotnisk użytku publicznego, wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk, które są objęte wymaganiami UE, ale w związku z przyznanym zwolnieniem nie muszą spełniać opisanych w przepisach UE wymagań. Inna sytuacja przedstawia się w odniesieniu do lotnisk obsługujących wyłącznie śmigłowce. O ile w przypadku lotnisk dla samolotów wymagania określa rozporządzenie nr 139/2014/UE, to w przypadku lotnisk dla śmigłowców – UE nie określiła jeszcze wymagań. Konieczne jest zatem uregulowanie takich wymagań na poziomie przepisów krajowych.

Projektowane rozporządzenie wdraża do krajowego systemu prawnego większość wymagań Załącznika 14 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.), zwanej dalej „Konwencją”, tom I „Projektowanie i eksploatacja lotnisk” wydanie siódme z lipca 2016 r. obejmujące zmiany do zmiany nr 13A włącznie i zmianę nr 14, która weszła w życie w dniu 8 listopada 2018 r., oraz tom II „Lotniska dla śmigłowców” wydanie czwarte z lipca 2013 r. obejmujące zmiany do zmiany nr 8 włącznie, która weszła w życie w dniu 8 listopada 2018 r. W odniesieniu do zakresu merytorycznego, projektowane rozporządzenie implementuje przede wszystkim wymagania Załącznika 14 do Konwencji dotyczące 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.

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 Rzeczpospolitą 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 (Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego – ICAO). Z art. 37 Konwencji wynika zaś wyraźnie, że rolą uchwał ICAO jest „ujednolicanie” przepisów poszczególnych państw – stron Konwencji, nie zaś ich zastępowanie. Ponadto art. 38 Konwencji przewiduje wprost konieczność informowania ICAO o różnicach zachodzących między przepisami krajowymi i stosowaną praktyką, a normami międzynarodowymi. W związku z tym, że wobec wyraźnego brzmienia i intencji art. 37 i art. 38 Konwencji, uchwały ICAO nie zawierają norm samowykonalnych – warunkiem ich obowiązywania w krajowym porządku prawnym jest ich wdrożenie stosownym aktem prawa krajowego. W projektowanym rozporządzeniu przyjęto technikę odsyłania do przepisów Załącznika 14 do Konwencji. Metoda odesłań została przyjęta przede wszystkim z uwagi na objętość Załącznika 14, 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 zalecane metody postępowania i wskazówki merytoryczne nie są obowiązkowe, ale w większości przypadków ich wdrożenie jest konieczne dla zachowania spójności i wartości merytorycznej wdrażanych przepisów. Dlatego odwołanie się w projektowanym rozporządzeniu zarówno do norm, jak i zalecanych metod postępowania, „zrównuje” je i czyni przepisami powszechnie obowiązującymi z wyjątkiem tych, które są zasadne i które zostały w nim wyszczególnione.

III. Wskazanie różnic między dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

Projektowane rozporządzenie wydawane na podstawie art. 59a ust. 5 ustawy – Prawo lotnicze będzie miało zastosowanie do lotnisk, które na wniosek zarządzającego lotniskiem złożony do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem ULC”, otrzymały zwolnienie ze stosowania wymagań unijnych.

Aktualnie w Polsce istnieje tylko jedno lotnisko, które posiada odstępstwo wydane na podstawie art. 4 ust. 3b rozporządzenia nr 216/2008/WE (aktu poprzedzającego

rozporządzenie nr 2018/1139/UE), tj. Port Lotniczy Radom-Sadków (EPRA). Certyfikat dla tego lotniska został wydany zgodnie z wymaganiami krajowymi określonymi m.in. w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 59a ust. 6 ustawy – Prawo lotnicze, tj. rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 7 czerwca 2018 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji (Dz. U. poz. 1210) oraz w art. 83 ust. 1, art. 85 i art. 92 ust. 2 pkt 1 i 2 ustawy – Prawo lotnicze. Zgodnie z art. 10 ustawy z dnia 14 grudnia 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw, certyfikaty lotnisk wydane na podstawie art. 59a ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze, zachowują ważność na okres, na jaki zostały wydane. Po tym okresie lotnisko to będzie musiało złożyć wniosek do Prezesa ULC o wydanie certyfikatu potwierdzającego spełnianie wymagań przepisów, o których mowa w art. 59a ust. 1 pkt 2 znowelizowanej ustawy – Prawo lotnicze lub ubiegać się o wydanie certyfikatu unijnego.

W dotychczasowym stanie prawnym wymagania dotyczące ogrodzenia lotniska były uregulowane w § 3 rozporządzenia wydanego na podstawie art. 59a ust. 5 ustawy – Prawo lotnicze. W znowelizowanej ustawie – Prawo lotnicze, w części dotyczącej ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji (Dział IX), wprowadzono art. 187a stanowiący upoważnienie ustawowe dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia określającego wymagania, jakim powinno odpowiadać ogrodzenie lotnisk, o których mowa w art. 59a ust. 1 pkt 1 i 2, mając na uwadze ochronę lotnictwa cywilnego i ograniczenie możliwości dostępu zwierząt na teren lotniska. Z tego względu w projektowanym rozporządzeniu nie zostały określone wymagania dla ogrodzenia lotnisk. Dla zachowania ciągłości tych wymagań projektowane rozporządzenie powinno wejść w życie jednocześnie z przepisami wydawanymi na podstawie art. 187a ustawy – Prawo lotnicze.

W związku z tym, że projektowane rozporządzenie, opiera się na tej samej (najnowszej) wersji Załącznika 14 ICAO tom I i II ogłoszonej w Dzienniku Urzędowym Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego co równoległe procedowane rozporządzenia wydawane na podstawie art. 59a ust. 6 (dla lotnisk o ograniczonej certyfikacji) oraz art. 59a ust. 7 (dla lotnisk użytku wyłącznego), przewidywane jest wejście w życie tych rozporządzeń łącznie, z dniem 1 kwietnia 2019 r., tj. z dniem wejścia w życie ustawy z dnia 14 grudnia 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw.

IV. Zakres regulacji

Projekt rozporządzenia został podzielony na 4 rozdziały.

Rozdział 1 określa zakres rozporządzenia, znaczenie wybranych pojęć użytych w rozporządzeniu, a także wprowadza skróty dotyczące Załącznika 14 do Konwencji. W § 2 ust. 2 wskazano, że ilekroć w treści przepisów Załącznika 14 jest mowa o właściwej władzy to kompetencje lub obowiązki tam wskazane pełni Prezes ULC. Analogiczne rozwiązanie legislacyjne zostało zastosowane m.in. w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 26 marca 2009 r. w sprawie szczegółowych zasad działania telekomunikacji lotniczej (Dz. U. z 2014 r. poz. 410) i rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 22 stycznia 2015 r. w sprawie przepisów ruchu lotniczego (Dz. U. poz. 141). Przepisy załączników do Konwencji nie są samowykonalne, a w procesie ich wdrażania do krajowego porządku prawnego należy je uszczegółowić w taki sposób, aby były czytelne i łatwe w stosowaniu. Należy przy tym zauważyć, że w przypadku pojęcia „właściwa władza” można przyjąć, że kwestię tę reguluje już art. 21 ust. 2a ustawy – Prawo lotnicze, jednak mogą wystąpić sytuacje, w których w warunkach krajowych, zadania, o których mowa w załącznikach do Konwencji realizują podmioty inne niż Prezes ULC (por. rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 25 września 2015 r. w sprawie służby informacji lotniczej (Dz. U. poz. 1689)). Tym samym bezpośrednio wskazanie, że w przypadku Załącznika 14 do Konwencji kompetencje i obowiązki „właściwej władzy” pełni Prezes Urzędu, jest uzasadnione i w sposób klarowny doprecyzowuje przepisy Załącznika 14 do Konwencji.

Rozdział 2 określa wymagania techniczne i eksploatacyjne dla lotnisk dla samolotów, dla których wydano zwolnienie, o którym mowa w art. 2 ust. 7 rozporządzenia nr 2018/1139/UE. Przepis § 3 wskazuje, które punkty Załącznika 14 do Konwencji tom I nie mają zastosowania do lotnisk dla samolotów objętych zakresem rozporządzenia. W przepisie § 4–11 doprecyzowano stosowanie niektórych punktów Załącznika 14 do Konwencji.

Rozdział 3 określa wymagania techniczne i eksploatacyjne dla lotnisk dla śmigłowców. W przepisie § 12 wskazano jednocześnie punkty Załącznika 14 do Konwencji tom II, które nie mają zastosowania do lotnisk dla śmigłowców objętych zakresem rozporządzenia.

Rozdział 4 zawiera przepisy przejściowe i końcowe.

V. Przewidywane skutki prawne wejścia w życie rozporządzenia

Wejście w życie nowego rozporządzenia wydanego na podstawie art. 59a ust. 5 ustawy – Prawo lotnicze nie spowoduje żadnych obciążeń finansowych dla zarządzających lotniskami, ani dla innych podmiotów.

Tylko jedno lotnisko będzie podlegać przepisom projektowanego rozporządzenia, tj. Port Lotniczy Radom-Sadków, który posiada zwolnienie ze stosowania przepisów unijnych oraz certyfikat wydany m.in. na podstawie obowiązujących przepisów wydanych na podstawie art. 59a ust. 6 ustawy – Prawo lotnicze. Lotnisko Radom-Sadków nie powinno mieć problemów z dostosowaniem się do projektowanych przepisów i ponosić dodatkowych nakładów finansowych. Lotnisko to planuje w przyszłości ubiegać się o certyfikat unijny i już od dawna spełnia wymagania, które generują największe koszty. Wymagania, które mogłyby generować duże koszty (dotyczące pochyleń podłużnych i poprzecznych nawierzchni drogi startowej) zostały wyłączone w przepisach przejściowych w § 13 ust. 2 projektu rozporządzenia. Podobne wyłączenie ze stosowania tych wymagań obowiązywało w przeszłości dla lotnisk certyfikowanych wg przepisów krajowych.

Nowe wymagania merytoryczne wynikające ze zmiany nr 14 do Załącznika 14 ICAO Tom I dotyczą innego sposobu wyznaczania kodu referencyjnego lotniska oraz wdrożenia przez ICAO nowego dokumentu „Procedury służb żeglugi powietrznej – Zarządzanie informacjami lotniczym (PANS-AIM)” (Doc 10066) (Procedures for Air Navigation Services – Aeronautical Information Management). Zmiany te nie wymagają od zarządzających lotniskami żadnych nakładów finansowych.

Posiadany certyfikat lotniska zachowuje ważność na okres, na jaki został wydany, więc zarządzający lotniskiem powinien mieć wystarczający czas na dostosowanie lotniska do nowych wymagań.

VI. Przedstawienie projektu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia, jeżeli obowiązek taki wynika z odrębnych przepisów

Projekt nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, o których mowa w § 27 ust. 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

VII. Ocena organu wnioskującego do opracowania projektu rozporządzenia, czy projekt ten podlega notyfikacji zgodnie z przepisami dotyczącymi funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych

Regulacje zawarte w projektowanym rozporządzeniu nie stanowią 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, z późn. zm.), zatem nie podlega ono notyfikacji.

VIII. Oświadczenie organu wnioskującego co do zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

IX. Ocena wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców

Rozwiązania zawarte w projekcie rozporządzenia nie będą miały wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.

X. Udostępnienie w Biuletynie Informacji Publicznej

Zgodnie z § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z chwilą przekazania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

| | |
|--|--|
| Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk, którym przyznano zwolnienie ze stosowania przepisów Unii Europejskiej, oraz lotnisk dla śmigłowców, o których mowa w przepisach Unii Europejskiej | Data sporządzenia 14 stycznia 2019 r. |
| Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury | Źródło: Art. 59a ust. 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, z późn. zm.) |
| Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Mikołaj Wild – Sekretarz Stanu w MI | Nr w wykazie prac legislacyjnych MI poz. 262 |
| Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Jakub Woźniak, specjalista w Departamencie Lotnictwa MI tel.: 22 630 13 22, e-mail: Jakub.Wozniak@mi.gov.pl | |

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Wymóg legislacyjny – związany ze zmianą upoważnienia ustawowego zawartego w art. 59a ust. 5 ustawy – Prawo lotnicze oraz dodaniem w ustawie nowego upoważnienia ustawowego w art. 187a.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Utrata mocy obowiązującej rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 13 sierpnia 2018 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego podlegających obowiązkowi certyfikacji (Dz. U. poz. 1661) wydanego na podstawie art. 59a ust. 5 ustawy – Prawo lotnicze, oraz wydanie nowego rozporządzenia Ministra Infrastruktury określającego wymagania techniczne i eksploatacyjne dla lotnisk użytku publicznego dla samolotów, którym przyznano zwolnienie ze stosowania przepisów Unii Europejskiej oraz lotnisk użytku publicznego dla śmigłowców, o których mowa w przepisach Unii Europejskiej.

Wydanie nowego rozporządzenia Ministra Infrastruktury na podstawie art. 187a ustawy – Prawo lotnicze określającego wymagania dotyczące ogrodzeń lotnisk, które dotychczas były ujęte w rozporządzeniu wydawanym na podstawie art. 59a ust. 5 ustawy – Prawo lotnicze.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Zgodnie z art. 37 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.), wszystkie Państwa należące do

Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) (188) są obowiązane do wdrożenia, w możliwie największym zakresie, norm i zalecanych metod postępowania zawartych w załącznikach do Konwencji oraz w zmianach wprowadzanych przez ICAO.

Przepisy te wdrażane są w różny sposób, w zależności od systemu prawnego obowiązującego w danym kraju.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

| Grupa | Wielkość | Źródło danych | Oddziaływanie |
|---|--|--|---------------|
| Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego | 1 | Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze | Bez zmian |
| Lotniska użytku publicznego podlegające obowiązkowi certyfikacji, o których mowa w art. 2 ust. 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także | Obecnie tylko jedno lotnisko posiada odstępstwo, o którym mowa w art. 2 ust. 7 rozporządzenia nr 2018/1139, tj. Port Lotniczy Radom - Sadków | Rejestr lotnisk cywilnych i rejestr certyfikatów wydanych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego | Bez zmian |

| | | | |
|--|--|--|--|
| <p>uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE L 212 z 22.08.2018, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2018/1139”</p> <p>Lotniska dla śmigłowców, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. e rozporządzenia nr 2018/1139</p> | | | |
|--|--|--|--|

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Konsultacje publiczne zostaną przeprowadzone zgodnie z trybem przewidzianym w uchwale nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.). Treść projektu zostanie podana do publicznej wiadomości przez zamieszczenie, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) i § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Informacja o udostępnieniu projektu zostanie przekazana do następujących podmiotów:

- 1) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”, ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa;
- 2) Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o., 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 Kraków-Balice Sp. z o.o., ul. Kpt. M. Medweckiego 1, 32-083 Balice;
- 5) Port Lotniczy Poznań-Ławica Sp. z o.o., ul. Bukowska 285, 60-189 Poznań;
- 6) Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o.o., ul. Gen. S. Maczka 35, 94-328 Łódź;
- 7) Port Lotniczy Rzeszów - Jasionka Sp. z o.o., Jasionka 942, 36-002 Jasionka;
- 8) Port Lotniczy Szczecin - Goleniów Sp. z o.o., 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) Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa - Modlin Sp. z o.o., ul. Gen. W. Thommee 1A, 05-105 Nowy

| | | | | | | | | |
|--|--|--|---|---|---|---|----|----------------|
| Źródła finansowania | | Nie dotyczy. | | | | | | |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | | Projektodawca nie przewiduje, aby projektowane regulacje miały wpływ na sektor finansów publicznych. | | | | | | |
| 7. 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 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 | | Projektowane rozporządzenie nie nakłada na zarządzających lotniskami dodatkowych obciążeń. | | | | | | |

| | |
|--------------------------------|---|
| przyjętych do obliczeń założeń | Projektowane przepisy nie mają wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe. |
|--------------------------------|---|

8. 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 elektroniczności.

- tak
 nie
 nie dotyczy

Komentarz: nie dotyczy.

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowane rozporządzenie nie ma wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

- środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 inne: sytuacja ekonomiczna i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych

- demografia
 mienie państwowe

- informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

Nie dotyczy

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wykonanie przepisów rozporządzenia nastąpi w dniu jego wejścia w życie, tj. z dniem 1 kwietnia 2019 r.

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 |