

## UZASADNIENIE

Udział Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w różnego rodzaju działaniach stabilizacyjno-bojowych w odległych rejonach świata oraz realizacja zobowiązań sojuszniczych w ramach struktur NATO i Unii Europejskiej wymusza konieczność posiadania zdolności do tzw. „strategicznego transportu”, którym jest transport realizowany na odległość co najmniej 4 tys. km. Zapewnienie gotowości do takich działań oraz ich bieżąca realizacja to przede wszystkim zdolność do przemieszczania sił i środków na wspomnianą odległość oraz zabezpieczenie ich prawidłowego i skutecznego działania z zachowaniem możliwości reagowania na zaistniałe sytuacje operacyjne i potrzeby logistyczne.

Obecnie funkcjonujące rozwiązania prawne, które opierają się głównie na wykorzystaniu wojskowego transportu lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz doraźnym wsparciu sojuszniczym są niezadowalające, zwłaszcza w świetle zapewnienia zdolności do „strategicznego transportu”. Ze względu na zasięg, wymiary ładowni oraz udźwig, obecnie posiadane przez Siły Powietrzne samoloty transportowe nie pozwalają na przewóz zasadniczego uzbrojenia i sprzętu wojskowego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, w tym wozów bojowych i techniki ciężkiej. Mogą one być wykorzystane jedynie do przewozu żołnierzy, lekkiego sprzętu oraz niewielkich ilości środków zaopatrzenia. Nie posiadając na wyposażeniu Sił Zbrojnych odpowiednich samolotów, Rzeczypospolita Polska, jako członek programów wielonarodowych, korzysta ze strategicznego transportu lotniczego, którego istotą jest czarter cywilnych dużych samolotów transportowych, szczególnie w celu przewozu ładunków wielkogabarytowych. Należy jednocześnie podkreślić, że eksploatacja cywilnych statków powietrznych przez siły zbrojne innych państw, z możliwością wykonywania operacji lotniczych na lotniska wojskowe, jest powszechnie stosowana w państwach sojuszu NATO.

Niestety konstrukcja uregulowań zawartych w przepisach ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393, z późn. zm.) – dalej „Prawo lotnicze”, uniemożliwia Siłom Zbrojnym Rzeczypospolitej Polskiej (dalej „Siły Zbrojne RP”) realizowanie ich zadań w pełnej rozciągłości. Prawo lotnicze różnicuje lotnictwo na cywilne i państwowe ze względu na przynależność jednostki będącej właścicielem lub użytkownikiem statku powietrznego, wpisanej jako użytkownik do rejestru statków

powietrznych. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego (dalej „Prezes Urzędu”) prowadzi rejestr cywilnych statków powietrznych, a Minister Obrony Narodowej prowadzi rejestr wojskowych statków powietrznych. Skutkuje to tym, że cywilny statek powietrzny podlega jurysdykcji Prezesa Urzędu i zastosowanie do niego mają przepisy Prawa lotniczego oraz tym, że lot taki może być wykonany wyłącznie na lotniska wpisane do rejestru lotnisk cywilnych, których dane techniczne i eksploatacyjne są opublikowane w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych. Zatem, co do zasady, nie jest obecnie możliwe lądowanie cywilnego statku powietrzego na lotnisku wojskowym.

Celem projektowanej nowelizacji jest takie ukształtowanie przepisów prawnych, aby umożliwiały one wykonywanie, z zachowaniem wysokiego poziomu bezpieczeństwa, operacji lotniczych cywilnym, zarówno polskim, jak i obcym statkom powietrznym na polskie lotniska wojskowe, które nie są wpisane do rejestru lotnisk cywilnych. Zrealizowanie tego celu pozwoli także na uniknięcie niejednolitej, przede wszystkim w aspekcie prawa międzynarodowego, interpretacji art. 3 lit. b) 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.) – dalej „Konwencja chicagowska”, który stanowi, że „statki powietrzne używane w służbie wojskowej, celnej i policyjnej uważa się za statki powietrzne państwowe”.

W odniesieniu do wspomnianego artykułu Konwencji chicagowskiej, loty wykonywane w służbie publicznej, nie podlegając przepisom tej Konwencji, nie są tym samym objęte cywilnymi przepisami Prawa lotniczego. Dodatkowo, biorąc pod uwagę zasadę funkcjonalności, Konwencja chicagowska wyłącza spod swojego stosowania statki powietrzne w służbie publicznej. W tym przypadku, kluczową kwestią jest określenie statusu prawnego danego statku powietrzego, która sprowadza się do odpowiedzi na pytanie, jaką funkcję ma pełnić konkretna operacja lotnicza wykorzystująca określony statek powietrzny. Przy czym fundamentalne znaczenie dla tej odpowiedzi ma kryterium „użytkowania” statku powietrzego, a nie przykładowo jego przynależność do danego rejestru. Sytuację komplikuje brak legalnej definicji „użytkowania statku powietrzego”, a także to, że poza Konwencją chicagowską istnieje szereg regulacji prawnych o charakterze międzynarodowym dotyczących określenia tego, jak należy rozumieć określenie „statek powietrzny państwowy”, przy czym owo rozumienie nie jest jednolite. Odpowiedzi w kwestii klasyfikacji cywilnego statku powietrzego realizującego zadania na rzecz państwa nie dają także dokumenty Europejskiej

Organizacji ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL). W konsekwencji brak w prawie międzynarodowym innej definicji „statku powietrznego państwowego” prowadzi do wielu uzasadnionych wątpliwości dotyczących tego, czy w określonym przypadku mamy do czynienia ze statkiem powietrznym państwowym w rozumieniu Konwencji chicagowskiej.

W związku ze złożonością zagadnienia rozróżniania statku powietrznego cywilnego od państwowego (w tym przypadku wojskowego), projekt nie odwołuje się do wspomnianych kwestii definicyjnych, a tym samym nie ingeruje w obecnie istniejącą definicję „polskiego państwowego statku powietrznego”.

Jednym z najistotniejszych celów projektu jest umożliwienie wykorzystania cywilnych transportowych statków powietrznych do realizacji zadań Sił Zbrojnych RP m.in. w ramach odpowiedniego zabezpieczenia logistycznego misji stabilizacyjnych wykonywanych przez polskie kontyngenty wojskowe.

Mając na uwadze złożoność procesu, jakim jest umożliwienie cywilnym statkom powietrznym realizacji zadań na potrzeby Sił Zbrojnych RP w ramach wykonania lotu do i z lotniska wojskowego (począwszy od zapewnienia dostępności przestrzeni powietrznej i lotniska po odpowiedzialność odszkodowawczą w przypadku ewentualnego zdarzenia lotniczego), rozwiązanie dopuszczające takie loty powinno zapewniać poziom ich bezpieczeństwa analogiczny do obowiązującego w odniesieniu do cywilnych operacji lotniczych na lotniskach cywilnych. Aby to zapewnienie było możliwe, projektowane rozwiązania uwzględniają wymogi Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), EUROCONTROL oraz przepisy Unii Europejskiej, w tym Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA).

Jednocześnie wyraźnie podkreślić należy, że celem projektowanej zmiany nie jest otwarcie lotnisk wojskowych do użytku publicznego, a jedynie (co do zasady) dopuszczenie wykonywania na tych lotniskach operacji na potrzeby Sił Zbrojnych RP. Każdorazowe wykonanie takiej operacji wiązałoby się ze stosownym zezwoleniem jednostki zarządzającej lotniskiem, a tym samym – z punktu widzenia dostępności dla użytkowników – lotniska takie działałyby na zasadach lotniska użytku wyłącznego, a nie publicznego.

Projekt przewiduje, że operacje cywilnych statków powietrznych na lotniskach wojskowych udostępnionych dla ruchu cywilnych statków powietrznych miałyby być

dopuszczone za każdorazowym zezwoleniem Dowódcy Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej działającego w porozumieniu z dowódcą jednostki organizacyjnej albo związku organizacyjnego Sił Zbrojnych RP, któremu przekazano dane lotnisko wojskowe do użytkowania. Z kolei w odniesieniu do lotów międzynarodowych wykonywanych przez obce cywilne statki powietrzne na potrzeby Sił Zbrojnych RP należy także doprecyzować, iż wspomniane zezwolenie wydawane będzie na zasadach i w trybie określonym w art. 18a ustawy z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej (Dz. U. z 2009 r. Nr 12, poz. 67, z późn. zm.).

Operacjami cywilnych statków powietrznych na lotniskach wojskowych udostępnionych dla ruchu cywilnych statków powietrznych byłyby loty cywilnych statków powietrznych:

- 1) krajowych wyłącznie przez:
  - a) samoloty z napędem śmigłowym o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 5700 kg włącznie lub o liczbie miejsc pasażerskich poniżej 10,
  - b) śmigłowce,
  - c) statki powietrzne bez napędu,
  - d) aerostaty;
- 2) realizujących zadania na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie przewozu ładunków;
- 3) realizujących zadania na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie przewozu żołnierzy, funkcjonariuszy Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego i Biura Ochrony Rządu oraz pracowników wojska, gdy lotniska te spełniają wymogi określone w przepisach wydanych na podstawie art. 59a ust. 6 ustawy – Prawo lotnicze.

Podkreślić należy, że dopuszczenie wybranych operacji cywilnych statków powietrznych na lotniska wojskowe (na podstawie zgody Dowódcy Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych działającego w porozumieniu z dowódcą jednostki organizacyjnej albo związku organizacyjnego Sił Zbrojnych RP, któremu przekazano dane lotnisko wojskowe do użytkowania), nie powoduje zmiany charakteru tego lotniska i nie będzie ono podlegało nadzorowi Prezesa Urzędu w tym zakresie.

Projekt przewiduje również wyłączenie obowiązku wpisu lotniska wojskowego wykorzystywanego w zakresie, o którym mowa w pkt 1–3, do rejestru lotnisk

cywilnych. Niemniej jednak w celu zapewnienia bezpieczeństwa wykonania cywilnej operacji lotniczej konieczne będzie uzupełnienie przepisów o rozwiązanie przewidujące obowiązek przekazywania przez Ministra Obrony Narodowej aktualnych danych technicznych i eksploatacyjnych lotnisk państwowych wykorzystywanych do startu i lądowania cywilnego statku powietrznego wraz z kategorią tych lotnisk do publikacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczej w części 3 (AD) AIP Polska dotyczącej lotnisk – zgodnie z wymogami Załącznika 14 do Konwencji chicagowskiej. Dodatkowo, aby zapewnić standardy bezpieczeństwa odpowiadające standardom zapewnianym na lotniskach cywilnych, projekt przewiduje, że w odniesieniu do lotów pasażerskich wykonywanych na potrzeby Sił Zbrojnych RP będzie mieć zastosowanie rozporządzenie wydane na podstawie art. 59a ust. 6 ustawy – Prawo lotnicze, czyli jak dla lotnisk o ograniczonej certyfikacji.

Kolejnym elementem pozytywnie wpływającym na bezpieczeństwo operacji cywilnych statków powietrznych, które wykonują loty na potrzeby Sił Zbrojnych RP, jest zapewnienie służb żeglugi powietrznej cywilnym polskim i obcym statkom powietrznym na polskich lotniskach wojskowych. W tym celu niezbędne jest poinformowanie Komisji Europejskiej (KE) i innych Państw Członkowskich o decyzji w sprawie zezwolenia na zapewnianie przez wojskowe organy ruchu lotniczego służby kontroli ruchu lotniczego w wydzielonych obszarach oraz o środkach podjętych w celu zapewnienia zgodności ze wspólnymi wymogami określonymi w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 1035/2011 z dnia 17 października 2011 r. ustanawiającym wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej oraz zmieniającym rozporządzenia (WE) nr 482/2008 i (UE) nr 691/2010 (Dz. Urz. UE L 271 z 18.10.2011, str. 23). W przypadku konieczności określenia środków, które mają zapewnić zgodność działań wojskowych służb żeglugi powietrznej ze wspólnymi wymogami określonymi w ww. rozporządzeniu Komisji (UE), wprowadzono upoważnienie dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia, w którym owe środki zostałyby określone.

Ponadto w ustawie umieszczono regulację, zgodnie z którą jednostka organizacyjna lub związek organizacyjny Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, którym przekazano lotnisko do użytkowania, zawiadamiają z co najmniej 24-godzinnym wyprzedzeniem najbliższego komendanta placówki Straży Granicznej, naczelnika urzędu celnego oraz kierownika placówki granicznej kontroli sanitarnej, weterynaryjnej i fitosanitarnej

o planowanym przekroczeniu granicy państwowej przez statek powietrzny przewożący ładunek lub osoby nienależące do załogi w celu kontroli tego statku, ładunku lub osób.

Powyższe postanowienia stanowią rozciągnięcie na cywilne statki powietrzne wykonujące operacje na potrzeby Sił Zbrojnych RP regulacji odnoszącej się do wojskowych statków powietrznych, która obecnie pozostaje umiejscowiona w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 13 sierpnia 2008 r. w sprawie sposobu ustalania zasięgu terytorialnego przejść granicznych (Dz. U. Nr 147, poz. 938).

Dodatkowym elementem podnoszącym bezpieczeństwo wykonywania przez cywilne statki powietrzne operacji lotniczych na lotniskach wojskowych jest okoliczność zapewnienia przez jednostkę organizacyjną lub związek organizacyjny Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, którym przekazano lotnisko wojskowe ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji zagrażającymi bezpieczeństwu lotów.

Biorąc pod uwagę fakt, iż operacje wykonywane przez cywilne statki powietrzne na lotniskach wojskowych będą w znacznej mierze operacjami na potrzeby Sił Zbrojnych RP, zasadne jest przekazanie nadzoru nad transportem materiałów niebezpiecznych cywilnymi statkami powietrznymi na lotniska wojskowe do Ministra Obrony Narodowej. Tym samym uzasadnione jest wprowadzenie kompetencji Ministra Obrony Narodowej do wydawania zgody na lot statku powietrznego na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej z materiałami niebezpiecznymi na pokładzie, wraz z jego odpowiedzialnością w tym zakresie (zgoda Prezesa Urzędu dla tych operacji nie będzie już wymagana).

Dodatkowo ze względu na to, że loty cywilnych statków powietrznych na lotniska wojskowe realizują potrzeby Sił Zbrojnych RP, a tym samym nie naruszają konkurencji między przewoźnikami (w zakresie za który odpowiada Prezes Urzędu), zasadne jest odstąpienie od zgody Prezesa Urzędu na wykonywanie przez przewoźnika lotniczego przewozów lotniczych do lub z Rzeczypospolitej Polskiej. Zezwolenie Prezesa Urzędu dotyczące tego rodzaju przewozów realizujących potrzeby Sił Zbrojnych RP proponuje się zastąpić zezwoleniem Dowódcy Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych działającego w porozumieniu z dowódcą jednostki organizacyjnej albo związku organizacyjnego Sił Zbrojnych RP, któremu przekazano dane lotnisko wojskowe do użytkowania.

W celu uniknięcia ewentualnych wątpliwości interpretacyjnych dotyczących stosowania przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz. Urz. UE. L 97 z 09.04.2008, str. 72, z późn. zm.), wprowadzono przepis określający, iż wykonywanie lotów na potrzeby Sił Zbrojnych RP (o których mowa w pkt 2 i 3) jest uznawane za związane z wykorzystywaniem lotniska jedynie do celów wojskowych (art. 2 ust. 1 lit. a rozporządzenia).

Projekt reguluje też kwestie dotyczące zgłaszania zdarzeń lotniczych i potencjalnego pozytywnego sporu kompetencyjnego(sic!) między Państwową Komisją Badania Wypadków Lotniczych oraz Komisją Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego. Uznano, że ze względu na sklasyfikowanie przewozu cywilnym statkiem powietrznym na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej jako operacji cywilnej, kompetencje w zakresie zgłaszania zdarzeń lotniczych z udziałem takich statków, a także badania takich zdarzeń powinna posiadać Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych.

W odniesieniu do regulacji dotyczących określenia odpowiedzialności na wypadek wyrządzonych szkód związanych z realizacją „lotów cywilnych” na potrzeby Sił Zbrojnych RP na lotniska wojskowe, proponuje się wprowadzenie odpowiedzialności solidarnej jednostki organizacyjnej lub związku organizacyjnego Sił Zbrojnych RP, którym przekazano lotnisko do użytkowania.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Rządowego Centrum Legislacji. Żadne podmioty nie zgłosiły zainteresowania pracami nad projektem.

Projekt nie podlega notyfikacji zgodnie z procedurą określoną w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Przedmiot projektowanego aktu prawnego nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

<p><b>Nazwa projektu</b> Ustawa o zmianie ustawy – Prawo lotnicze</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Obrony Narodowej</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Minister Obrony Narodowej – Tomasz Siemoniak</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> płk pil. Cezary Wasser – Szef Szefostwa Służby Ruchu Lotniczego, 22 6821 770, c.wasser@sp.mil.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 7.08.2014 r.</p> <p><b>Źródło</b> Inicjatywa Ministerstwa Obrony Narodowej</p> <p><b>Nr w wykazie prac legislacyjnych UD 183</b></p>
--	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Udział Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w różnego rodzaju działaniach stabilizacyjno-bojowych w odległych rejonach świata oraz realizacja zobowiązań sojuszniczych w ramach struktur NATO i Unii Europejskiej wymusza konieczność posiadania zdolności do tzw. „strategicznego transportu”, którym jest transport realizowany na odległość co najmniej 4 tys. km. Zapewnienie gotowości do takich działań oraz ich bieżąca realizacja to przede wszystkim zdolność do przemieszczania sił i środków na wspomnianą odległość oraz zabezpieczenie ich prawidłowego i skutecznego działania z zachowaniem możliwości reagowania na zaistniałe sytuacje operacyjne i potrzeby logistyczne. Obecnie funkcjonujące rozwiązania prawne, które opierają się głównie na wykorzystaniu wojskowego transportu lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz doraźnym wsparciu sojuszniczym są niezadowolające, zwłaszcza w świetle zapewnienia zdolności do „strategicznego transportu”.

Ze względu na zasięg, wymiary ładowni oraz udźwig, obecnie posiadane przez Siły Powietrzne samoloty transportowe nie pozwalają na przewóz zasadniczego uzbrojenia i sprzętu wojskowego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, w tym wozów bojowych i techniki ciężkiej. Mogą one być wykorzystane jedynie do przewozu żołnierzy, lekkiego sprzętu oraz niewielkich ilości środków zaopatrzenia. Nie posiadając na wyposażeniu Sił Zbrojnych odpowiednich samolotów, Rzeczypospolita Polska jako członek programów wielonarodowych korzysta ze strategicznego transportu lotniczego, którego istotą jest czarter cywilnych dużych samolotów transportowych, szczególnie w celu przewozu ładunków wielkogabarytowych.

Niestety konstrukcja uregulowań zawartych w przepisach ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393, z późn. zm.) powoduje znaczne utrudnienia w użytkowaniu wycarterowanych statków cywilnych na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej. Prawo lotnicze różnicuje bowiem lotnictwo na cywilne i państwowe ze względu na przynależność jednostki będącej właścicielem lub użytkownikiem statku powietrznego, wpisanej jako użytkownik do rejestru statków powietrznych. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego prowadzi rejestr cywilnych statków powietrznych, a Minister Obrony Narodowej prowadzi rejestr wojskowych statków powietrznych. Skutkuje to tym, że cywilny statek powietrzny podlega jurysdykcji Prezesa Urzędu i zastosowanie do niego mają przepisy Prawa lotniczego oraz tym, że lot taki może być wykonany wyłącznie na lotniska wpisane do rejestru lotnisk cywilnych, których dane techniczne i eksploatacyjne są opublikowane w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych.

W świetle obecnych uregulowań prawnych zasadniczo nie jest możliwe lądowanie cywilnego statku powietrznego użytkowanego na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej na lotnisku wojskowym, co powoduje konieczność wieloaspektowego transportowania żołnierzy i sprzętu wojskowego z jednostek wojskowych na lotniska cywilne, podczas gdy lotniska wojskowe są w pełni przystosowane do przyjmowania i obsługi przedmiotowych statków powietrznych.

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

Celem projektowanej nowelizacji jest takie ukształtowanie przepisów prawnych, aby umożliwiły one wykonywanie, z zachowaniem wysokiego poziomu bezpieczeństwa, operacji lotniczych cywilnym zarówno polskim, jak i obcym statkom powietrznym na polskie lotniska wojskowe, które nie są wpisane do rejestru lotnisk cywilnych.

Zrealizowanie tego celu pozwoli także na uniknięcie **niejednolitej**, przede wszystkim, w aspekcie prawa międzynarodowego **interpretacji art. 3 lit. b) 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.) – dalej „**Konwencja chicagowska**”, który stanowi, że „**statki powietrzne używane w służbie wojskowej, celnej i policyjnej uważa się za statki powietrzne państwowe**”.

Oczekiwane efekty:

Wykorzystanie cywilnych statków powietrznych, przy jednoczesnym, racjonalnym gospodarowaniu narodowymi wojskowymi statkami powietrznymi, wykonującymi zadania w zakresie i stopniu odpowiadającym potrzebom Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.



Wykonywanie operacji lotniczych cywilnych zarówno polskich, jak i obcych statków powietrznych na polskich lotniskach wojskowych jako lotów realizowanych na zlecenie Ministerstwa Obrony Narodowej. Gotowość operacyjna lotnisk wojskowych jest utrzymywana przez całą dobę i o każdej porze roku.

Uniknięcie problemów z transportem ładunków wielkogabarytowych i ładunków niebezpiecznych na miejsce załadunku/wyładunku.

Ważna w deficycie czasu ułatwiona procedura udzielania wymaganego zezwolenia na wykonywanie lotów międzynarodowych przez obce cywilne statki powietrzne na lotnisko wojskowe.

Zwiększenie poziomu bezpieczeństwa przy formowaniu i zgrywaniu dowództw oraz sił wydzielonych do Polskiego Kontyngentu Wojskowego/Polskich Jednostek Wojskowych (PKW/PJW) w porcie wylotu bazy lotniczej do przerzutu w rejon misji/operacji.

Zmniejszenie nakładów finansowych ponoszonych na transport do/z miejsca załadunku/wyładunku.

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

Eksploatacja cywilnych statków powietrznych przez siły zbrojne innych państw, z możliwością wykonywania operacji lotniczych na lotniska wojskowe, jest powszechnie stosowana w państwach sojuszu NATO.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej	ok. 100 000 żołnierzy	System ewidencji wojskowej	Gwarancja zachowania właściwego poziomu bezpieczeństwa w obszarze zabezpieczenia logistycznego podczas formowania na terenie kraju sił wydzielonych do Polskiego Kontyngentu Wojskowego/Polskich Jednostek Wojskowych (PKW/PJW) oraz zabezpieczenia międzynarodowych ćwiczeń wojskowych

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

Projekt ustawy został opracowany na podstawie założeń projektu ustawy – Prawo lotnicze. Przedmiotowy projekt założeń w trakcie przeprowadzonych konsultacji społecznych został uzgodniony z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej.

### 6. 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)
<b>Dochody ogółem</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Obudżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
<b>Wydatki ogółem</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
<b>Saldo ogółem</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania												
Dodatkowe												

<p>informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń</p>	<p>Szacuje się, że wejście w życie projektowanej regulacji spowoduje w latach 2015 i 2016 oszczędności w budżecie Ministerstwa Obrony Narodowej rzędu ok. 37 mln zł rocznie. Będą to kwoty zaoszczędzone na kosztach operacji logistycznych przy użyciu wyłącznie wojskowego sprzętu lotniczego i transportu kołowego oraz wynikające z obniżenia ewentualnych kosztów eksploatacyjnych własnych samolotów transportowych.</p> <p>Przy wyliczaniu wskazanych oszczędności posłużono się następującą formułą:</p> <p><i>Całkowity koszt operacji lotniczej = Koszt Wewnętrzny (KW) + Koszt Zewnętrzny (KZ)</i></p> <p>A. Całkowity koszt operacji lotniczej = Koszt Wewnętrzny (KW) + Koszt Zewnętrzny (KZ) (dla samolotu An –124 100 <i>Ruslan</i>)</p> <p>a) KW = czas wykonywania operacji lotniczej (długotrwałość lotu) w przestrzeni powietrznej kraju z miejsca bazowania samolotu (bazy lotniczej) do portu wylotu poza granice kraju * koszt godziny lotu typu statku powietrznego * ilość wykonanych operacji lotniczych w kraju samolotami C – 295M <i>Casa</i> i/lub C – 130 <i>Hercules</i> (w celu załadunku samolotu An – 124 100 <i>Ruslan</i>);</p> <p>b) KZ = czas wykonywania operacji lotniczej (długotrwałość lotu) w przestrzeni powietrznej państw z portu wylotu (w kraju) do miejsca przeznaczenia (PKW/PJW) * koszt godziny lotu statku powietrznego * ilość wykonanych operacji lotniczych rocznie.</p> <p>B. Całkowity koszt operacji = Koszt Wewnętrzny (KW) + Koszt Zewnętrzny (KZ) (dla samolotów C – 295M <i>Casa</i> i C – 130 <i>Hercules</i>)</p> <p>a) KW = czas wykonywania operacji lotniczej (długotrwałość lotu) w przestrzeni powietrznej kraju z miejsca bazowania samolotu (bazy lotniczej) do portu wylotu poza granice kraju * koszt godziny lotu typu statku powietrznego * ilość wykonanych operacji lotniczych w kraju;</p> <p>b) KZ = czas wykonywania operacji lotniczej (długotrwałość lotu) w przestrzeni powietrznej państw z portu wylotu (w kraju) do miejsca przeznaczenia (PKW/PJW) * koszt godziny lotu typu statku powietrznego * ilość wykonanych operacji lotniczych rocznie.</p> <p>➤ Koszt godziny lotu wynika z podzielenia całkowitych kosztów dla danego typu samolotu (<i>koszty paliwa, części zamienne, obsługa bieżąca, opłaty nawigacyjne (trasowe i lotniskowe), opłaty terminalowe</i>) – przez liczbę wylatanych godzin w danej operacji lotniczej.</p> <p>C. Całkowity koszt operacji naziemnej dla poszczególnych typów sprzętu logistycznego: czas użytkowania samochodu (sprzętu) specjalistycznego = stawka godzinowa * stawka za kilometr.</p> <p>Jednakże ze względu na brak możliwości przewidzenia konieczności wykorzystania cywilnych statków powietrznych na potrzeby Sił Zbrojnych RP w perspektywie wieloletniej nie zachodzi logiczna możliwość precyzyjnego wyliczenia sumy środków finansowych, które zostaną zaoszczędzone przez resort obrony narodowej.</p> <p>Niemniej jednak projektowany zakres regulacji pomimo wskazanych oszczędności będzie miał faktyczny zerowy wpływ na sektor finansów publicznych, ponieważ zaoszczędzone środki finansowe zostaną spożytkowane w ramach budżetu resortu obrony narodowej na zapewnienie realizacji innych potrzeb Sił Powietrznych.</p>
---	---

**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)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							Nie dotyczy
	rodzina, obywatele							Nie dotyczy

z ... r.)	oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Nie dotyczy						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Nie dotyczy						
Niemierzalne	zwiększony dopływ wysoko wykwalifikowanej lekarzy i lekarzy specjalistów							

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowana regulacja ze względu na swój merytoryczny zakres nie będzie miała wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz 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).	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input checked="" 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 elektroniczności.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

#### Komentarz:

Biorąc pod uwagę fakt, iż operacje wykonywane przez cywilne statki powietrzne na lotniskach wojskowych będą operacjami na potrzeby Sił Zbrojnych RP, zasadne jest przekazanie nadzoru nad transportem materiałów niebezpiecznych cywilnymi statkami powietrznymi na lotniska wojskowe do Ministra Obrony Narodowej. Tym samym uzasadnione jest wprowadzenie kompetencji Ministra Obrony Narodowej do wydawania zgody na lot statku powietrznego na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej z materiałami niebezpiecznymi na pokładzie, wraz z jego odpowiedzialnością w tym zakresie (zgoda Prezesa Urzędu dla tych operacji nie będzie już wymagana).

Dodatkowo ze względu na to, że loty cywilnych statków powietrznych na lotniska wojskowe realizują potrzeby Sił Zbrojnych RP, a tym samym nie naruszają konkurencji między przewoźnikami (w zakresie, za który odpowiada Prezes Urzędu), zasadne jest odstąpienie od zgody Prezesa Urzędu na wykonywanie przez obcego przewoźnika lotniczego przewozów lotniczych do lub z Rzeczypospolitej Polskiej. Zezwolenie Prezesa Urzędu dotyczące tego rodzaju przewozów realizujących potrzeby Sił Zbrojnych RP proponuje się zastąpić zezwoleniem Dowódcy Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych działającego w porozumieniu z dowódcą jednostki organizacyjnej albo związku organizacyjnego Sił Zbrojnych RP, któremu przekazano dane lotnisko wojskowe do użytkowania.

Przewiduje się, że zakładana zmiana ustawy – Prawo lotnicze może mieć pozytywny wpływ na redukcję obciążenia regulacyjnego, będącego efektem uproszczonej procedury udzielania wymaganego zezwolenia na wykonywanie lotów międzynarodowych przez obce cywilne statki powietrzne na lotniska wojskowe.

#### 9. Wpływ na rynek pracy

Przedmiotowy projekt ustawy nie wywiera wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Nie dotyczy.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
<p>O terminie wdrożenia projektu decyduje realizacja interesów narodowych i zobowiązań sojusznicych. Przewidywany, planowy termin wejścia w życie znowelizowanej ustawy uwarunkowany jest postępowaniem prac w finalizowaniu procesu legislacyjnego.</p>		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
<p>Wymierne efekty przeprowadzonej nowelizacji będzie można zaobserwować po upływie 2 lat od dnia wejścia w życie tych regulacji. W celu określenia rezultatów projektu nastąpi porównanie stanu wyjściowego z liczbą wykonanych operacji lotniczych.</p>		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		