**UZASADNIENIE**

**I. Wyjaśnienie potrzeby i celu wydania rozporządzenia**

Celem projektu jest uchylenie rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej
z dnia 31 sierpnia 1998 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dla lotnisk cywilnych (Dz. U. poz. 859, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem z 1998 r.”, wydanego na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 i ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane
(Dz. U. z 2024 r. poz. 725, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą – Prawo budowalne”.

Na podstawie art. 66 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnieniu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1411), zwanej dalej „ustawą o zapewnianiu dostępności”, rozporządzenie z 1998 r. jest czasowo utrzymane w mocy do dnia 20 września 2026 r.

Wydanie nowego rozporządzenia na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 i ust. 3 pkt 2 ustawy – Prawo budowlane, jest niecelowe, ponieważ wymagania techniczne i eksploatacyjne dla lotnisk są uregulowane w przepisach prawa Unii Europejskiej, a także w przepisach ustawy z dnia 3 lipca
2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r. poz. 2110, z późn zm.), zwanej dalej ustawą – Prawo lotnicze”, oraz aktów wykonawczych do tej ustawy.

Jednocześnie, aktualne brzmienie przepisów rozporządzenia z 1998 r. nie koresponduje
z przepisami z zakresu szeroko pojętego prawa lotniczego, a w szczególności ze specyfikacjami certyfikacyjnymi, o których mowa w art. 2 pkt 7 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, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 139/2014”, przyjętymi przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) do wykorzystania do celów certyfikacji lotniska.

W powyższych okolicznościach istnieje potrzeba podjęcia działań zmierzających do wyeliminowania z obrotu prawnego rozporządzenia z 1998 r. przed dniem utraty przez to rozporządzenie mocy na podstawie art. 66 ustawy o zapewnianiu dostępności.

**II. Przedstawienie rzeczywistego stanu w dziedzinie, która ma zostać unormowana**

1. Rozporządzenie z 1998 r., wydane na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 i ust. 3 pkt 2 ustawy – Prawo budowlane, ustala:
2. warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać lotniska cywilne i ich usytuowanie,
3. warunki techniczne użytkowania lotnisk cywilnych

– dotyczące lotnisk przeznaczonych do startów i lądowań samolotów, szybowców
i śmigłowców.

Przepisy ww. rozporządzenia stanowią powtórzenie norm i zalecanych metod postępowania nieaktualnej już wersji Załącznika 14 „Lotniska” tom I „Projektowanie i eksploatacja lotnisk” oraz tom II „Lotniska dla śmigłowców” 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”.

1. W przepisach z zakresu lotnictwa cywilnego uregulowane zostały wymagania techniczne
i eksploatacyjne dla wszystkich rodzajów lotnisk cywilnych, tj. lotnisk wyszczególnionych w art. 59a ustawy – Prawo lotnicze. Na podstawie tych przepisów wymagania techniczne
i eksploatacyjne dla lotnisk, o których mowa w art. 59a:
2. ust. 1 pkt 1 ustawy – Prawo lotnicze określają przepisy rozporządzenia nr 139/2014,
a w przypadku wydania na podstawie art. 3 ust. 4 pkt 4 ustawy – Prawo lotnicze przepisów dotyczących lotnisk dla samolotów, 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 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, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2018/1139”, ubiegających się o certyfikat, o którym mowa w art. 34 ust. 1 tego rozporządzenia – także te przepisy;
3. ust. 1 pkt 2 ustawy – Prawo lotnicze określają przepisy wydane na podstawie art. 59a ust. 5 ustawy – Prawo lotnicze, tj. przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury
z dnia 10 października 2019 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk dla lotnisk, którym przyznano zwolnienie ze stosowania przepisów Unii Europejskiej, oraz lotnisk dla śmigłowców, o których mowa w przepisach Unii Europejskiej (Dz. U. z 2023 r. poz. 1593);
4. ust. 1 pkt 3 ustawy – Prawo lotnicze określają przepisy wydane na podstawie art. 59a ust. 6 ustawy – Prawo lotnicze, tj. przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury
z dnia 10 października 2019 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji (Dz. U. z 2023 r. poz. 1431);
5. ust. 4 ustawy – Prawo lotnicze określają przepisy wydane na podstawie art. 59a ust. 7 ustawy – Prawo lotnicze, tj. przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia
7 czerwca 2018 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku wyłącznego oraz sposobu i trybu przeprowadzania kontroli sprawdzającej
(Dz. U. z 2023 r. poz. 1290).

Wskazane wyżej przepisy wydane na podstawie art. 59a ust. 5–7 ustawy – Prawo lotnicze określają wymagania techniczne i eksploatacyjne dla lotnisk przez odesłanie do odpowiednich norm i zalecanych metod postępowania Załącznika 14 do Konwencji,
w wersji ogłoszonej w:

1. załączniku do obwieszczenia nr 17 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 2 lipca 2021 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. 41);
2. załączniku do obwieszczenia nr 18 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 2 lipca 2021 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. 42).

Z uwagi na cykliczne aktualizacje Załącznika 14 do Konwencji dokonywane przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, przepisy wydane na podstawie art. 59a ust. 5–7 ustawy – Prawo lotnicze są na bieżąco aktualizowane w celu ich dostosowania do najnowszej wersji Załącznika 14 do Konwencji.

Ponadto, lotniska objęte zakresem stosowania przepisów Unii Europejskiej muszą spełniać wymagania określone w przepisach rozporządzenia nr 2018/1139, w szczególności zasadnicze wymogi określone w określone w załączniku VII, a w stosownych przypadkach w załączniku VIII do tego rozporządzenia, a także powinny spełniać wymagania określone w specyfikacjach certyfikacyjnych, o których mowa w art. 2 pkt 7 rozporządzenia nr 139/2014, przyjętych przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA).

1. Zgodnie z art. 66 ustawy z o zapewnianiu dostępności w pierwotnym brzmieniu tej ustawy, dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 7 ust. 2 i 3 ustawy – Prawo budowlane, miały zachowywać moc do dnia wejścia w życie nowych przepisów wykonawczych w tym zakresie, jednak nie dłużej niż przez 36 miesięcy od dnia wejścia
w życie ustawy o zapewnieniu dostępności, czyli do dnia 20 września 2019 r.
W konsekwencji kolejnych zmian art. 66 ustawy o zapewnianiu dostępności, aktualnie dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 7 ust. 2 i 3 ustawy – Prawo budowlane, zachowują moc do dnia wejścia w życie nowych przepisów wykonawczych
w tym zakresie, jednak nie dłużej niż przez 84 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy
o zapewnieniu dostępności, czyli do dnia 20 września 2026 r.
2. Zgodnie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy – Prawo budowlane, w brzmieniu nadanym ustawą
o zapewnianiu dostępności, właściwi ministrowie, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw budownictwa, planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz mieszkalnictwa, obowiązani są do określenia dla obiektów budowlanych innych niż budynki oraz związane z nimi urządzenia, warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać te obiekty budowlane i ich usytuowanie.

W świetle art. 3 pkt 1 i 3 ustawy – Prawo budowlane, ilekroć jest mowa o obiekcie budowlanym należy przez to rozumieć budynek, budowlę bądź obiekt małej architektury, wraz z instalacjami zapewniającymi możliwość użytkowania obiektu zgodnie z jego przeznaczeniem, wzniesiony z użyciem wyrobów budowlanych, natomiast przez budowlę rozumieć należy m.in. lotnisko.

Powyższe przepisy wskazują, że minister właściwy do spraw transportu powinien określić w drodze rozporządzenia warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać lotniska
i ich usytuowanie, w celu realizacji upoważnienia ustawowego określonego w art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy – Prawo budowlane.

Jednak realizacja ww. upoważnienia ustawowego przez ministra właściwego do spraw transportu byłaby nieprzydatna do realizacji założonych celów. Brak aktu wykonawczego dotyczącego lotnisk wydanego na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy – Prawo budowlane nie jest niezbędny do realizacji przepisów ustawy – Prawo budowlane oraz działania organów administracji architektoniczno-budowlanej w zakresie oceny wymagań warunków technicznych lotnisk. Jednocześnie wykonanie tego upoważnienia spowodowałoby utrzymanie aktualnego stanu istnienia obok siebie różnych aktów prawnych dotyczących tej samej materii, co zdecydowanie obniża czytelność systemu prawnego oraz powoduje trudności w wyszukiwaniu informacji o obowiązującym prawie, a w konsekwencji może prowadzić do problemów z ich stosowaniem.

Uznając, że w obszarze lotnictwa cywilnego prawodawca podjął działania w celu tzw. koncentracji prawa, czyli połączenia w jednej ustawie wszystkich przepisów regulujących zagadnienia z dziedziny szeroko pojętego prawa lotniczego, które są określone w ustawie – Prawo lotnicze oraz w przepisach wykonawczych do tej ustawy, a także że ustawa – Prawo lotnicze oraz akty wykonawcze do tej ustawy stanowią *lex specialis* w stosunku do przepisów ustawy – Prawo budowlane, należy stwierdzić, że wykonanie przez ministra właściwego do spraw transportu ogólnego upoważnienia zawartego w art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy – Prawo budowlane, jest bezcelowe.

Natomiast biorąc pod uwagę, że przepisy rozporządzenia z 1998 r. nie korespondują
z szeroko pojętymi przepisami prawa lotniczego, za zasadne uznaje się podjęcie działań zmierzających do wyeliminowania z obrotu prawnego rozporządzenia z 1998 r. przed dniem utraty przez to rozporządzenie mocy na podstawie art. 66 ustawy o zapewnieniu dostępności.

III. Wskazanie różnic między dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym (przewidywane skutki prawne wejścia w życie rozporządzenia)

Zgodnie § 1 projektowanego rozporządzenia, rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 31 sierpnia 1998 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dla lotnisk cywilnych utraci moc.

W konsekwencji, wymagania techniczne i eksploatacyjne dla lotnisk cywilnych będą regulowane wyłącznie przepisami prawa Unii Europejskiej oraz ustawy – Prawo lotnicze
i aktów wykonawczych do tej ustawy.

Ze względu na uchylenie rozporządzenia z 1998 r., będące w toku postępowania w sprawie upoważnienia do udzielenia zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych dla lotnisk cywilnych oraz postępowania w sprawie udzielenia zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych dla lotnisk cywilnych, prowadzone na podstawie art. 9 ustawy – Prawo budowlane, zostaną umorzone jako bezprzedmiotowe w całości, na podstawie art. 105 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572).

Zgodnie z § 2 projektowanego rozporządzenia wejdzie ono w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia, stosownie do art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461), w celu jak najszybszego wyeliminowania rozporządzenia z 1998 r. z obrotu prawnego.

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

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

**V. Ocena organu wnioskującego, czy projekt 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 projekt nie podlega notyfikacji.

**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 rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia, 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 2024 r. poz. 806).

**VII. Udostępnienie projektu w Biuletynie Informacji Publicznej**

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248, z późn. zm.) oraz stosownie do § 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.