

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾

z dnia.....2015 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych wymagań dotyczących programów ochrony w lotnictwie cywilnym

Na podstawie art. 189 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393, z 2014 r. poz. 768 oraz z 2015 r. poz. 978 i 1221) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 marca 2013 r. w sprawie szczegółowych wymagań dotyczących programów ochrony w lotnictwie cywilnym (Dz. U. poz. 374) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w § 3 w pkt 6 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 7 i 8 w brzmieniu:
 - „7) znanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego określa załącznik nr 7 do rozporządzenia;
 - 8) znanego dostawcy zaopatrzenia portu lotniczego określa załącznik nr 8 do rozporządzenia.”;
- 2) w § 4:
 - a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Program ochrony jest przedstawiany do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego, wraz z kompletem załączników, w formie wydruku oraz na informatycznym nośniku danych umożliwiającym jego kopiowanie, z zastrzeżeniem ust. 4.”,
 - b) dodaje się ust. 4 i 5 w brzmieniu:

„4. Program ochrony znanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego i program ochrony znanego dostawcy zaopatrzenia portu lotniczego jest przedstawiany do zatwierdzenia podmiotowi, który dokonuje wyznaczenia. Przepisy ust. 1–3 stosuje się odpowiednio.

5. Program ochrony znanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego albo program ochrony znanego dostawcy zaopatrzenia portu lotniczego zatwierdzony w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej zgodnie z pkt 8.1.4.4 lub pkt 9.1.3.4

¹⁾ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – transport na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1257).

załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. ustanawiającego szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. UE L 55 z 05.03.2010, str. 1, z późn. zm.), obejmujący środki kontroli w zakresie ochrony, o których mowa odpowiednio w pkt 8.1.5 lub pkt 9.1.4 załącznika do tego rozporządzenia, uznaje się za spełniający wymogi niniejszego rozporządzenia.”;

3) w załączniku nr 2 do rozporządzenia:

a) w pkt 11 dodaje się ppkt 11.4 w brzmieniu:

„11.4. Karty identyfikacyjne członków załogi przewoźnika lotniczego.”;

b) w pkt 13 dodaje się ppkt 13.10 w brzmieniu:

„13.10. Wzór karty identyfikacyjnej członka załogi przewoźnika lotniczego.”;

4) w załączniku nr 4 do rozporządzenia w pkt 9 ppkt 9.5 otrzymuje brzmienie:

„9.5. Procedury ochrony i kontroli dostępu realizowane przez znanych dostawców wyznaczonych przez zarejestrowanego dostawcę zaopatrzenia pokładowego.”;

5) w załączniku nr 6 do rozporządzenia dodaje się pkt 11 w brzmieniu:

„11. Wewnętrzny system kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego

11.1. Ocena programu ochrony pod kątem aktualności i adekwatności zawartych w nim informacji.

11.2. Czynności audytorskie z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego.

11.3. Przeglądy systemu ochrony obiektów.

11.4. Testy systemu ochrony obiektów.”;

6) po załączniku nr 6 do rozporządzenia dodaje się załączniki nr 7 i 8 do rozporządzenia w brzmieniu określonym odpowiednio w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszego rozporządzenia.

§ 2. Programy ochrony znanych dostawców zaopatrzenia pokładowego oraz programy ochrony znanych dostawców zaopatrzenia portu lotniczego, zatwierdzone przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, podlegają dostosowaniu do wymogów niniejszego rozporządzenia w terminie dwóch lat od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER

INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

W POROZUMIENIU:

MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH

Za zgodność pod
względem prawnym
legislacyjnym i redakcyjnym
Zastępca Dyrektora
Departamentu prawnego
Anna Kubik

Załączniki do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury i Rozwoju
z dnia 2015 r. (poz. ...)

Załącznik nr 1

SZCZEGÓLNE WYMAGANIA PROGRAMU OCHRONY ZNANEGO DOSTAWCY ZAOPATRZENIA POKŁADOWEGO

1. Zagadnienia ogólne

- 1.1. Cel programu.
- 1.2. Dane teleadresowe przedsiębiorcy.
- 1.3. Charakterystyka fizyczna obiektów należących do przedsiębiorcy.
- 1.4. Osoba odpowiedzialna za ochronę.
- 1.5. Rodzaj realizowanych dostaw.

2. Środki ochrony

- 2.1. Kontrola dostępu do pomieszczeń i zaopatrzenia pokładowego.
- 2.2. Środki ochrony transportu zaopatrzenia pokładowego.
- 2.3. Inne środki ochrony.

3. Wewnętrzna kontrola zgodności w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego

- 3.1. Sporządzanie rocznego harmonogramu wewnętrznej kontroli zgodności.
- 3.2. Dokumentacja wewnętrznej kontroli zgodności i sprawozdawczość.

4. Wymagania dotyczące personelu

- 4.1. Sprawdzenie przeszłości.
- 4.2. Szkolenia.

5. Informowanie o incydentach

6. Wykaz załączników

- 6.1. Formularz sprawdzenia przeszłości.
- 6.2. Lista przedmiotów zabronionych w zaopatrzeniu pokładowym.

SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA PROGRAMU OCHRONY ZNANEGO DOSTAWCY ZAOPATRZENIA PORTU LOTNICZEGO

1. Zagadnienia ogólne

- 1.1 Cel programu.
- 1.2. Dane teleadresowe przedsiębiorcy.
- 1.3. Charakterystyka fizyczna obiektów należących do przedsiębiorcy.
- 1.4. Osoba odpowiedzialna za ochronę.
- 1.5. Rodzaj realizowanych dostaw.

2. Środki ochrony

- 2.1. Kontrola dostępu do pomieszczeń i zaopatrzenia portu lotniczego.
- 2.2. Środki ochrony transportu zaopatrzenia portu lotniczego.
- 2.3. Inne środki ochrony.

3. Wewnętrzna kontrola zgodności w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego

- 3.1. Sporządzanie rocznego harmonogramu wewnętrznej kontroli zgodności.
- 3.2. Dokumentacja wewnętrznej kontroli zgodności i sprawozdawczość.

4. Wymagania dotyczące personelu

- 4.1. Sprawdzenie przeszłości.
- 4.2. Szkolenia.

5. Informowanie o incydentach

6. Wykaz załączników

- 6.1. Formularz sprawdzenia przeszłości.
- 6.2. Lista przedmiotów zabronionych w zaopatrzeniu portu lotniczego.

UZASADNIENIE

1. Cel wydania rozporządzenia

Przedmiotowa regulacja stanowi zmianę obowiązującego *rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 marca 2013 r. w sprawie szczegółowych wymagań dotyczących programów ochrony w lotnictwie cywilnym* (Dz. U. poz. 374). Potrzeba wprowadzenia proponowanych rozwiązań podyktowana jest wprowadzeniem nowelizacji przepisów Unii Europejskiej w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego oraz toczącym się procesem legislacyjnym w przedmiocie zmiany *rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego* (Dz. U. poz. 912), co spowodowało potrzebę dostosowania *rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 marca 2013 r. w sprawie szczegółowych wymagań dotyczących programów ochrony w lotnictwie cywilnym* do nowych regulacji. Ponadto, mając na uwadze dwuletni okres obowiązywania ww. rozporządzenia, zebrano doświadczenia dotyczące konieczności wprowadzenia korekt i uzupełnień wynikających z praktycznego stosowaniu jego przepisów.

2. Zakres regulacji

Proponowana nowelizacja obejmuje modyfikację *rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 marca 2013 r. w sprawie szczegółowych wymagań dotyczących programów ochrony w lotnictwie cywilnym*, które wiążą się z wprowadzeniem nowych jednostek redakcyjnych, a także z korektą i uzupełnieniem obecnie obowiązujących przepisów.

Podstawowe zagadnienia podlegające nowelizacji dotyczą:

- 1) obowiązku opracowania programu ochrony znanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego w oparciu o szczegółowe wymagania dla programu ochrony znanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego oraz obowiązku opracowania programu ochrony znanego dostawcy zaopatrzenia portu lotniczego w oparciu o szczegółowe wymagania dla programu ochrony znanego dostawcy zaopatrzenia portu lotniczego;
- 2) podmiotu, któremu przedstawia się do zatwierdzenia programy ochrony znanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego oraz programy ochrony znanego dostawcy zaopatrzenia portu lotniczego;
- 3) programów ochrony znanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego oraz znanego dostawcy zaopatrzenia portu lotniczego zatwierdzonych w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej;
- 4) uzupełnienia katalogu wymagań dotyczących programu ochrony przewoźnika lotniczego o punkt odnoszący się do wydawania kart identyfikacyjnych członków załogi przewoźnika oraz wzoru tej karty;
- 5) korekty brzmienia ppkt 9.5 załącznika nr 4 do rozporządzenia;
- 6) dodania w załączniku nr 6 określającego szczegółowe wymagania dla programu ochrony lotniska niebędącego portem lotniczym podlegającego alternatywnym środkom ochrony pkt 11 o treści „Wewnętrzny system kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego”;
- 7) dodania załącznika nr 7 określającego szczegółowe wymagania dla programu ochrony znanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego oraz dodania załącznika nr 8

określającego szczegółowe wymagania dla programu ochrony znanego dostawcy zaopatrzenia portu lotniczego.

Zmiany numer 1 (§ 3 pkt 7 i pkt 8 rozporządzenia) polegają na dodaniu do § 3 pkt 7 i pkt 8 dotyczą wprowadzenia obowiązku opracowania programu ochrony znanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego oraz znanego dostawcy zaopatrzenia portu lotniczego w oparciu o szczegółowe wymagania dla programów ochrony tych podmiotów określone we wskazanych załącznikach do ww. rozporządzenia. Obowiązek opracowania programów ochrony przez ww. podmioty wynika z *rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 687/2014 z dnia 20 czerwca 2014 r. zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 185/2010 w odniesieniu do wyjaśnienia, harmonizacji i uproszczenia środków ochrony lotnictwa, równoważności norm ochrony oraz środków ochrony w zakresie ładunków i poczty* (Dz. Urz. UE L 182 z 21.6.2014, str. 31), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 687/2014”, które stosuje się od dnia 1 marca 2015 r. Rozporządzenie nr 687/2014 rozszerza wymagania dotyczące uzyskania statusu znanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego poprzez wskazanie, że dostawca musi dostarczyć podmiotowi, który dokonuje wyznaczenia oprócz „deklaracji zobowiązań – znany dostawca zaopatrzenia pokładowego” zawartej w dodatku 8-B, również program ochrony obejmujący środki kontroli w zakresie ochrony, o których mowa w pkt 8.1.5. Analogiczną zmianę rozporządzenie nr 687/2014 wprowadziło w zakresie uzyskania statusu znanego dostawcy zaopatrzenia portu lotniczego. Dostawca, aby zostać wyznaczonym jako znany dostawca portu lotniczego, oprócz dostarczenia zarządzającemu „deklaracji zobowiązań – znany dostawca zaopatrzenia portu lotniczego” zawartej w dodatku 9-A musi dostarczyć program ochrony obejmujący środki kontroli w zakresie ochrony, o których mowa w pkt 9.1.4 rozporządzenia Komisji (UE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. ustanawiającego szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. UE L 55 z 05.03.2010, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 185/2010”.

Zmiana numer 2 (§ 4 ust. 1 oraz ust. 4 rozporządzenia) – w § 4 ust. 1 określono wymóg polegający na przedstawieniu programów ochrony do zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu. Przepis – in fine – zawiera odniesienie do ust. 4 rozporządzenia, zgodnie z którym program ochrony znanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego i program ochrony znanego dostawcy zaopatrzenia portu lotniczego podlega zatwierdzeniu przed podmiot, który dokonuje wyznaczenia. Odpowiednio będzie to przedsiębiorstwo, któremu podmiot zapewnia dostawy zaopatrzenia pokładowego albo zarządzający lotniskiem. Podstawę prawną w tym zakresie stanowi pkt 8.1.4.4 oraz 9.1.3.4 załącznika do rozporządzenia nr 185/2010. Stąd wprowadzono odstępstwo od ogólnej zasady polegającej na obowiązku przedkładania każdego programu ochrony do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu.

Dalsza część zmiany numer 2 (§ 4 ust. 5 rozporządzenia) polega na dodaniu ust. 5. Przedmiotowa zmiana wynika z faktu, że podmioty ubiegające się o uzyskanie statusu znanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego lub znanego dostawcy zaopatrzenia portu są niejednokrotnie przedsiębiorstwami działającymi na terenie Unii Europejskiej, które w momencie ubiegania się o status zostały już wyznaczone jako znany dostawca zaopatrzenia pokładowego lub znany dostawcy zaopatrzenia portu w innym państwie UE, w związku z czym posiadają już zatwierdzony program ochrony. Mając na względzie powyższe, zdecydowano się wprowadzić możliwość uznawania przez podmiot odpowiedzialny za wyznaczenie znanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego albo znanego dostawcy zaopatrzenia portu lotniczego programu ochrony zatwierdzonego w innym państwie UE, jeśli spełnia wymogi określone przepisami prawa UE.

Zmiana numer 3 (ppkt 11.4 oraz ppkt 13.10 załącznika nr 2 do rozporządzenia) jest związana z koniecznością uzupełnienia katalogu szczegółowych wymagań dotyczących programu ochrony przewoźnika lotniczego o zagadnienie posługiwania się przez członków załogi kartami identyfikacyjnymi przewoźnika lotniczego i umieszczenia w programie ich wzoru. Kwestia ta ma podstawowe znaczenie dla ochrony portu lotniczego oraz lotnictwa cywilnego ze względu na fakt, iż ważna karta identyfikacyjna członka załogi jest jednym z upoważnień, na podstawie których uzyskuje się dostęp do stref zastrzeżonych portów lotniczych.

Zmiana numer 4 (ppkt 9.5 w załączniku nr 4 do rozporządzenia) ma charakter korygujący pomyłkę pisarską.

Zmiana numer 5 (dodanie w załączniku nr 6 do rozporządzenia pkt 11 o treści „Wewnętrzny system kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego”) ma charakter uzupełniający. Wymóg uwzględnienia w programie ochrony lotniska niebędącego portem lotniczym podlegającego alternatywnym środkom ochrony – Wewnętrznego systemu kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego – wynika z treści § 2 ust. 1 pkt 10 lit. o załącznika do *rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego* (rozporządzenie z art. 187 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – *Prawo lotnicze*).

Zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 10 lit. o, na zarządzającym lotniskiem spoczywa obowiązek organizowania wewnętrznych audytów ochrony zgodnie z postanowieniami Krajowego Programu Kontroli Jakości (rozporządzenie z art. 189 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – *Prawo lotnicze*). Wymóg ten obejmuje zakresem podmiotowym również lotnisko niebędące portem lotniczym podlegające alternatywnym środkom ochrony.

Zmiana numer 6 (dodanie załączników 7 i 8 do rozporządzenia) związana jest ze zmianą numer 1 i polega na dodaniu do zmienianego rozporządzenia załącznika nr 7 i załącznika nr 8 określających odpowiednio szczegółowe wymagania dla programu ochrony znanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego oraz programu ochrony znanego dostawcy zaopatrzenia portu lotniczego.

Zdecydowano się dodatkowo na wprowadzenie przepisu przejściowego, zgodnie z którym programy ochrony znanych dostawców zaopatrzenia pokładowego oraz programy ochrony znanych dostawców zaopatrzenia portu lotniczego zatwierdzone przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia podlegają dostosowaniu do wymogów niniejszego rozporządzenia w terminie dwóch lat od dnia ich ostatniego zatwierdzenia.

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 885, z późn. zm.) projektodawca nie przewiduje, aby wystąpiły jakiegokolwiek koszty po stronie budżetu państwa związane procedowanym aktem.

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. Nr 239, poz. 2039 oraz 2004 r. Nr 65, poz. 597), w związku z czym nie podlega notyfikacji.

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.

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 2009 r. Nr 42, poz. 337 oraz z 2011 r. Nr 106, poz. 622) oraz § 4 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulaminu prac Rady Ministrów (M. P. poz. 979) projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Nazwa projektu Rozporządzenie Infrastruktury i Rozwoju zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych wymagań dotyczących programów ochrony w lotnictwie cywilnym</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju we współpracy z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Sławomir Żałobka – Podsekretarz Stanu w MliR</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Ewelina Gruszewska (ewelina.gruszewska@mir.gov.pl)</p> | <p>Data sporządzenia 02.09.2015</p> <p>Źródło: ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393 oraz z 2014 r. poz. 768 i 1221).</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych MliR 559</p> |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Wprowadzenie aktualizacji przepisów Unii Europejskiej w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego tj. *rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 687/2014 z dnia 20 czerwca 2014 r. zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 185/2010 w odniesieniu do wyjaśnienia, harmonizacji i uproszczenia środków ochrony lotnictwa, równoważności norm ochrony oraz środków ochrony w zakresie ładunków i poczty* (Dz. Urz. L 182 z 21.06.2014, str. 31), które stosuje się od dnia 1 marca 2015 r. oraz krajowych norm zawartych w *rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego* (Dz. U. poz. 912) spowodowało potrzebę dostosowania *rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 marca 2013 r. w sprawie szczegółowych wymagań dotyczących programów ochrony w lotnictwie cywilnym* (Dz. U. poz. 374) do nowych regulacji. Ponadto, mając na uwadze dwuletni okres obowiązywania zmienianego rozporządzenia, zebrano doświadczenia dotyczące konieczności wprowadzenia korekt i uzupełnień wynikających z praktycznego stosowania jego przepisów.

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

Ze względu na okoliczności, wskazane w pkt 1, zasadnym stało się znowelizowanie *rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 marca 2013 r. w sprawie szczegółowych wymagań dotyczących programów ochrony w lotnictwie cywilnym*. Proponowana nowelizacja obejmuje sześć modyfikacji, w tym zmianę obecnie obowiązujących przepisów i wprowadzenie nowych jednostek redakcyjnych.

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

Pozostałe państwa członkowskie są zobowiązane do dostosowywania krajowych przepisów do obowiązującego prawa Unii Europejskiej analogicznie jak w przypadku potrzeby nowelizacji prawa polskiego.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

| Grupa | Wielkość | Źródło danych | Oddziaływanie |
|-----------------------------------|----------|-------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego | 1 | Ustawa – Prawo lotnicze | Na pracowników Urzędu Lotnictwa Cywilnego którzy stanowią aparat pomocniczy w nadzorze prowadzonym przez Prezesa ULC |
| Zarządzający portami lotniczymi | 14 | Rejestr lotnisk cywilnych | Zmiana zakresu sprawdzenia spełniania wymogów przez znanych dostawców zaopatrzenia portu lotniczego |
| Przewoźnicy lotniczy | 19 | Dane Departamentu Ochrony w Lotnictwie Cywilnym w ULC | Zmiana zakresu sprawdzenia spełniania wymogów przez znanych dostawców zaopatrzenia pokładowego. |

| | | | |
|--------------------------------------------------|---|-------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | | Zmiana zakresu zagadnień jakie obejmuje program ochrony przewoźnika lotniczego. |
| Zarejestrowani dostawcy zaopatrzenia pokładowego | 7 | Dane Departamentu Ochrony w Lotnictwie Cywilnym w ULC | Zmiana zakresu sprawdzenia spełniania wymogów przez znanych dostawców zaopatrzenia pokładowego |

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

Pre-konsultacje dotyczące zmian z zakresu funkcjonowania portów lotniczych zostały przeprowadzone w trybie roboczych spotkań z przedstawicielami zarządzających portami lotniczymi. Projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, zgodnie z obowiązkiem wynikającym z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z 2009 r. Nr 42, poz. 337 oraz z 2011 r. Nr 106, poz. 622) oraz stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Projekt rozporządzenia zostanie również umieszczony na stronie w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Informacja o skierowaniu projektu do konsultacji publicznych zostanie również przekazana do następujących podmiotów działających w sferze ochrony lotnictwa cywilnego oraz związków zawodowych:

- 1) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”;
- 2) Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków – Balice Sp. z o.o.;
- 3) Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy Sp. z o.o.;
- 4) Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A. w Katowicach;
- 5) Port Lotniczy Szczecin – Goleniów im. NSZZ Solidarność Sp. z o.o.;
- 6) Port Lotniczy Poznań – Ławica Sp. z o.o.;
- 7) Port Lotniczy Wrocław S.A.;
- 8) Port Lotniczy im. Ignacego Jana Paderewskiego Bydgoszcz S.A.;
- 9) Port Lotniczy Rzeszów - Jasionka Sp. z o.o.;
- 10) Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o.o.;
- 11) Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa – Modlin Sp. z o.o.;
- 12) Port Lotniczy Lublin S.A.;
- 13) Port Lotniczy Radom S.A.;
- 14) Aircraft Management and Consulting Sp. z o.o.;
- 15) Blue Jet Sp. z o.o.;
- 16) EnterAir Sp. z o.o.;
- 17) Eurolot S.A.;
- 18) Flyjet Sp. z o.o.;
- 19) General Aviation Services Sp. z o.o.;
- 20) HELICOPTER.PL S.A.;
- 21) Husair Sp. z o.o.;
- 22) Ibex – U.L. Sp. z o.o.;
- 23) Lotnicze Przedsiębiorstwo Usługowe „Heliseco” Sp. z o.o.;
- 24) Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.;
- 25) Royal Star Sp. z o.o.;
- 26) Salt Aviation Sp. z o.o.;
- 27) Sky Taxi Sp. z o.o.;
- 28) Small Planet Airlines Sp. z o.o.;
- 29) Smart Jet Sp. z o.o.;
- 30) Sprintair Cargo Sp. z o.o.;
- 31) Sprintair S.A.;
- 32) SPZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe;
- 33) Travel Service Polska Sp. z o.o.;
- 34) DO & CO Poland Sp. z o.o.;
- 35) PPHU POL-TRANS Catering Export-Import;

- 36) WRO-LOT Usługi Lotniskowe Sp. z o.o.;
- 37) Przedsiębiorstwo Handlowo-Inwestycyjne ER-KA;
- 38) Baltic Ground Services PL Sp. z o.o.;
- 39) LS Airport Services S.A.;
- 40) Ferier Sp. z o.o.;
- 41) Business Centre Club – Związek Pracodawców, Plac Żelaznej Bramy 10, 00-136 Warszawa;
- 42) Forum Związków Zawodowych, Plac Teatralny 4, 85-069 Bydgoszcz;
- 43) NSZZ „Solidarność”, ul. Wały Piastowskie 24, 80-855 Gdańsk;
- 44) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, ul. Kopernika 36/40, 00-924 Warszawa;
- 45) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan, ul. Zbyszka Cybulskiego 3, 00-727 Warszawa;
- 46) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej, ul. Brukselska 7, 03-973 Warszawa;
- 47) Związek Rzemiosła Polskiego, skr. poczt. 54, 00-952 Warszawa..Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”, ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 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 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| budżet państwa | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| JST | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Wydatki ogółem | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| budżet państwa | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| JST | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Saldo ogółem | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| budżet państwa | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| JST | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Źródła finansowania | | | | | | | | | | | | |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | Brak | | | | | | | | | | | |

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 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| W ujęciu | duże przedsiębiorstwa | Nowelizacja przyczyni się do zwiększenia poziomu ochrony portów lotniczych i | | | | | | | |

| | | |
|---------------|--------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| niepieniężnym | | przewoźników lotniczych poprzez obowiązek opracowania programu ochrony przedsiębiorstw ubiegających się o status znanego dostawcy zaopatrzenia portu lotniczego i znanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego oraz stosowania przez wskazane podmioty opisanych w programach ochrony środków ochrony i procedur. Nowelizacja przyczyni się do zwiększenia poziomu konkurencyjności dużych przedsiębiorstw, które po opracowaniu programu ochrony znanego dostawcy zaopatrzenia portu lotniczego opisującego stosowane środki ochrony stają się poszukiwanymi partnerami dla portu lotniczego, który nie ma wówczas obowiązku wykonywania kontroli bezpieczeństwa towarów dostarczanych przez podmiot posiadający ww. status. |
| | sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | Nowelizacja przyczyni się do zwiększenia poziomu konkurencyjności małych i średnich przedsiębiorstw, które po opracowaniu programu ochrony znanego dostawcy zaopatrzenia portu lotniczego lub znanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego opisującego stosowane środki ochrony stają się poszukiwanymi partnerami, odpowiednio dla portu lotniczego lub zarejestrowanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego. Nie mają oni wówczas obowiązku wykonywania kontroli bezpieczeństwa towarów dostarczanych przez podmioty posiadające ww. status. |
| | rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | Brak |
| Niemierzalne | | |

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | <p>Nowelizacja, w ujęciu pieniężnym nie powinna wywrzeć wpływu na duże i średnie przedsiębiorstwa oraz gospodarstwa domowe.</p> <p>W ujęciu niepieniężnym, odpowiednio duże i średnie przedsiębiorstwa (porty lotnicze, zarejestrowani dostawcy zaopatrzenia pokładowego, przewoźnicy lotniczy) uzyskają korzyść odnoszącą się bezpośrednio do podniesienia ochrony lotnictwa cywilnego poprzez opis odpowiednio w programie ochrony zaopatrzenia portu lotniczego i znanych dostawców zaopatrzenia pokładowego stosowanych przez te podmioty środków ochrony i procedur.</p> <p>Duże i średnie przedsiębiorstwa (porty lotnicze, zarejestrowani dostawcy zaopatrzenia pokładowego, przewoźnicy lotniczy) będą mogły dokonywać wyznaczenia znanych dostawców zaopatrzenia pokładowego lub zaopatrzenia portu lotniczego w bardziej efektywny sposób, ponieważ nowelizacja pozwala na uznanie, iż program ochrony znanego dostawcy zaopatrzenia portu lotniczego lub znanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego zatwierdzonego w innym państwie UE, który spełnia wymagania określone przepisami UE spełnia wymagania nowelizowanego rozporządzenia.</p> |
|--------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegółowo 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: Liczba dokumentów ulegnie zwiększeniu z uwagi na wprowadzenie obowiązku sporządzenia programu ochrony znanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego oraz programu ochrony znanego dostawcy zaopatrzenia portu

lotniczego.

9. Wpływ na rynek pracy

Ze względu na zakres zmian nowelizacja wywiera minimalny wpływ na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 inne:

demografia
 mienie państwowe

informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

Brak

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Z uwagi na fakt, iż zmiana rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 marca 2013 r. w sprawie szczegółowych wymagań dotyczących programów ochrony w lotnictwie cywilnym wynika ze zmiany przepisów Unii Europejskiej, a rozporządzenie stanowi akt wykonawczy, na gruncie legislacyjnym nie jest planowane dalsze wykonanie tego rozporządzenia.

W sferze funkcjonowania podmiotów istnieje konieczność opracowania programów ochrony oraz możliwość wprowadzenia regulacji wykonawczych w postaci wewnętrznych instrukcji.

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

Ewaluacja efektów zostanie przeprowadzona po 3 latach od wprowadzenia nowelizacji. Jako mierniki weryfikujące zastosowane zostaną: a) zestawienie incydentów stanowiących zagrożenia dla ochrony lotnictwa cywilnego, b) sprawozdania roczne ze stanu ochrony lotnictwa cywilnego.

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

Brak