

Projekt z dnia 14.09.2015 r.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾

z dnia 2015 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków wykonywania lotów
międzynarodowych z materiałami niebezpiecznymi**

Na podstawie art. 153b ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:


§ 1. W rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 lipca 2012 r. w sprawie szczegółowych warunków wykonywania lotów międzynarodowych z materiałami niebezpiecznymi (Dz. U. poz. 898 oraz z 2014 r. poz. 1223) w § 2 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) Instrukcjach Technicznych – rozumie się przez to Instrukcje Techniczne bezpiecznego transportu towarów niebezpiecznych drogą powietrzną ogłoszone obwieszczeniem nr 6 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 2 czerwca 2015 r. w sprawie Instrukcji Technicznych bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (Dz. Urz. ULC poz. 30).”.

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

MINISTER

INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

Za zgodność pod względem
prawnym, legislacyjnym i redakcyjnym
Dyrektor Departamentu Prawnego

Dorota Chlebosz
(Radca prawny)

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).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2014 r. poz. 768 oraz z 2015 r. poz. 978 i 1221.

UZASADNIENIE

I. Potrzeba i cel wydania rozporządzenia

Przedmiotowe rozporządzenie wprowadza zmianę do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 lipca 2012 r. w sprawie szczegółowych warunków wykonywania lotów międzynarodowych z materiałami niebezpiecznymi (Dz. U. poz. 898 oraz z 2014 r. poz. 1223). Podstawą wydania rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków wykonywania lotów międzynarodowych z materiałami niebezpiecznymi jest upoważnienie ustawowe zawarte w art. 153b 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).

Zmiana niniejszego rozporządzenia polega na aktualizacji aktu, do którego odwołują się przepisy zmienianego rozporządzenia. W związku z opublikowaniem przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w obwieszczeniu Nr 6 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 2 czerwca 2015 r. w sprawie Instrukcji Technicznych bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (Dz. Urz. ULC poz. 30) obowiązujących Instrukcji Technicznych, zaistniała potrzeba wprowadzenia w ww. rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej zmian o charakterze porządkowo-technicznym, mających na celu zapewnienie zgodności przepisów rozporządzenia z aktualnym stanem.

II. Zakres regulacji

Instrukcje Techniczne (Doc. 9284) są materiałem dodatkowym, uzupełniającym postanowienia Załącznika 18 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.¹⁾). Na podstawie art. 37 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym Rzeczpospolita Polska zobowiązała się do ujednoczenia i współpracy w zakresie ułatwienia i ulepszania żeglugi powietrznej. Mając na względzie powyższe Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) przyjmuje i zmienia co dwa lata Instrukcje Techniczne z uwagi na szybki rozwój nauki i rodzajów towarów niebezpiecznych. Przedmowa do Załącznika 18 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym stanowi, że przepisy w nim zawarte regulują międzynarodowy transport towarów niebezpiecznych drogą powietrzną, a Instrukcje Techniczne stanowią szczegółowe ustalenia, które umożliwiają spełnienie przepisów Załącznika 18. Instrukcje Techniczne są wydawane w sześciu językach – angielskim, arabskim, chińskim, francuskim, rosyjskim i hiszpańskim. Każde Państwo ma wybór jednej z wyżej wymienionych wersji celem wdrożenia na szczeblu krajowym oraz dla innych celów przewidzianych w

¹⁾ Zmiany wymienionej konwencji zostały ogłoszone w Dz. U. z 1963 r. Nr 24, poz. 137 i 138, z 1969 r. Nr 27, poz. 210 i 211, z 1976 r. Nr 21, poz. 130 i 131, Nr 32, poz. 188 i 189 i Nr 39, poz. 227 i 228, z 1984 r. Nr 39, poz. 199 i 200, z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447, z 2002 r. Nr 58, poz. 527 i 528, z 2003 r. Nr 78, poz. 700 i 701 oraz z 2012 r. poz. 368, 369, 370 i 371.

Konwencji, albo poprzez bezpośrednie wykorzystanie tekstu, albo przetłumaczenie go na język narodowy. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego publikuje tekst Instrukcji Technicznych w języku polskim na podstawie art. 23 ust. 2 pkt 5 ustawy – Prawo lotnicze w drodze obwieszczenia.

Po publikacji obwieszczenia nr 6 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 2 czerwca 2015 r. w sprawie Instrukcji Technicznych do bezpiecznego transportu towarów niebezpiecznych drogą powietrzną powstała niezgodność polegająca na tym, że rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 września 2014 r. zmieniające rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 lipca 2012 r. definiując pojęcie Instrukcji Technicznych powołuje się na wcześniej wydane obwieszczenie Nr 17 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Tę niezgodność należy usunąć, gdyż może ona wprowadzać w błąd adresatów rozporządzenia zmienianego.

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 projektowane przepisy miały wpływ na sektor finansów publicznych, w tym na zwiększenie wydatków lub zmniejszenie dochodów jednostek sektora finansów publicznych.

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. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.), zatem nie podlega ono 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 późn. zm.) oraz § 4 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulaminu pracy 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 Ministra Infrastruktury i Rozwoju zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków wykonywania lotów międzynarodowych z materiałami niebezpiecznymi</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Sławomir Żalobka – Podsekretarz Stanu w MIiR</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Marcin Barwiński (mbarwinski@ulc.gov.pl) Ewelina Gruszevska (ewelina.gruszevska@mir.gov.pl)</p>	<p>Data sporządzenia 14.09.2015 r.</p> <p>Źródło: Art. 153b ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393, z późn. zm.)</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych MIiR 609</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Konieczność aktualizacji § 2 pkt 4 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 lipca 2012 r. w sprawie szczegółowych warunków wykonywania lotów międzynarodowych z materiałami niebezpiecznymi (Dz. U. poz. 898, z późn. zm.), poprzez nadanie mu nowego brzmienia, odwołującego się do aktualnych Instrukcji Technicznych ogłoszonych w obwieszczeniu nr 6 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 2 czerwca 2015 r. w sprawie Instrukcji Technicznych bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (Dz. Urz. ULC poz. 30).

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

Zmiana brzmienia § 2 pkt 4 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 lipca 2012 r. w sprawie szczegółowych warunków wykonywania lotów międzynarodowych z materiałami niebezpiecznymi, co skutkować będzie zwiększeniem bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym.

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

Brak danych.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1 podmiot	ULC	Normatywne, bezpośrednie
Agenci obsługi naziemnej (AHAC)	17 podmiotów	ULC	Normatywne, bezpośrednie
Nadawcy przesyłek zawierających materiały niebezpieczne (listy, paczki itd.)	Nie da się określić	Brak danych	Normatywne, bezpośrednie
Operatorzy pocztowi	278 podmiotów	Rejestr Operatorów Pocztowych prowadzony przez UKE www.uke.gov.pl	Normatywne, bezpośrednie
Zarządzający lotniskami	18 podmiotów	rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 30 maja 2003 r. w sprawie określenia lotnisk międzynarodowych (Dz.U. Nr 99, poz. 910, z późn. zm.)	Normatywne, bezpośrednie

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

Przedmiotowy projekt zostanie skonsultowany z podmiotami prowadzącymi działalność w zakresie przewozu materiałów niebezpiecznych, w szczególności z posiadaczami certyfikatów przewoźnika lotniczego (AOC), usług lotniczych (AWC) i agentów obsługi naziemnej (AHAC) oraz z zarządzającymi lotniskami.

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)
Dochody ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wydatki ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Źródła finansowania	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak wpływu 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 r.)	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	-	
		<p>Nowelizacja Instrukcji Technicznych (dalej: IT) generuje konieczność przeszkolenia pracowników z nowych przepisów, a także dodaje dwie nowe grupy pracowników podlegających obowiązkowemu szkoleniu (pracowników nadzorujących operacje lotnicze oraz dyspozytorów lotniczych). Szacunkowo jednostkowy koszt szkolenia od osoby należącej do kategorii podmiotów na które wpływa nowe wydanie IT w skali szkolenia na 2 lata średnio wynosi np. w kategorii 11 (operatorzy i agenci obsługi naziemnej) i 12 (pracownicy ochrony) – 500 zł.</p> <p>W praktyce część osób związanych z transportem materiałów niebezpiecznych już zna nową wersję IT (gdyż są one wykorzystywane przy transporcie międzynarodowym). W zależności od potrzeb danego podmiotu, liczby osób skierowanych na szkolenie, koszty te będą zróżnicowane i trudno je aktualnie określić.</p>							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	<p>Podniesienie poziomu bezpieczeństwa w transporcie materiałów niebezpiecznych poprzez: zwiększenie liczby pracowników nadzorujących operacje lotnicze oraz dyspozytorów lotniczych do kategorii pracowników którzy podlegają obowiązkowemu szkoleniu z zakresu materiałów niebezpiecznych; wprowadzenie bardziej restrykcyjnych przepisów dotyczących transportu baterii litowo jonowych w tym zakaz transportu baterii litowo jonowych jako ładunek towarowy pasażerskim statkiem powietrznym; rozszerzenie wytycznych dla transportu materiałów niebezpiecznych przewożonych przez pasażerów i załogę w tym m.in. dla urządzeń medycznych; nabojów do nadmuchiwania kamizelek ratunkowych; wprowadzenie zmian dotyczących wymagań w zakresie transportu materiałów radioaktywnych. Ułatwienia w transporcie materiałów niebezpiecznych poprzez: dodanie nowych odstępstw dotyczących transportu materiałów niebezpiecznych</p>							

		przewożonych statkiem powietrznym, jeśli ich transport dotyczy patrolowania występowania zatorów lodowych i osuwisk ziemnych; ułatwienia w przewozie baterii litowych; wyjaśnienie wymogów zapewniania dostępu do informacji dotyczących materiałów niebezpiecznych dla pasażerów; rozszerzenie wytycznych w zakresie małych nabojów do nadmuchiwania kamizelek ratunkowych oraz aktualizację listy produktów mogących zawierać materiały niebezpieczne.
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Podniesienie poziomu bezpieczeństwa w transporcie materiałów niebezpiecznych poprzez: dodanie pracowników nadzorujących operacje lotnicze oraz dyspozytorów lotniczych do kategorii pracowników którzy podlegają obowiązkowemu szkoleniu z zakresu materiałów niebezpiecznych; wprowadzenie bardziej restrykcyjnych przepisów dotyczących transportu baterii litowo jonowych w tym zakaz transportu baterii litowo jonowych jako ładunek towarowy pasażerskim statkiem powietrznym; rozszerzenie wytycznych dla transportu materiałów niebezpiecznych przewożonych przez pasażerów i załogę w tym m.in. dla urządzeń medycznych; nabojów do nadmuchiwania kamizelek ratunkowych, wprowadzenie zmian dotyczących wymagań w zakresie transportu materiałów radioaktywnych. Ułatwienia w transporcie materiałów niebezpiecznych poprzez: dodanie nowych odstępstw dotyczących transportu materiałów niebezpiecznych przewożonych statkiem powietrznym, jeśli ich transport dotyczy patrolowania występowania zatorów lodowych i osuwisk ziemnych; ułatwienia w przewozie baterii litowych; wyjaśnienie wymogów zapewniania dostępu do informacji dotyczących materiałów niebezpiecznych dla pasażerów; rozszerzenie wytycznych w zakresie małych nabojów do nadmuchiwania kamizelek ratunkowych, oraz aktualizację listy produktów mogących zawierać materiały niebezpieczne.
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Nowelizacja podnieś poziom bezpieczeństwa poprzez zmianę oraz ustanowienie nowych wymogów co do transportu poszczególnych materiałów niebezpiecznych, co przyczyni się do zminimalizowania zdarzeń, incydentów i wypadków związanych z transportem materiałów niebezpiecznych oraz ograniczenia negatywnego wpływu tych zdarzeń na środowisko naturalne oraz zdrowie obywateli polskich.

Niemierzalne

-
-

-
-

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

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:

Nałożenie nowych obowiązków na podmioty – adresatów aktu (wyszczególnionych w pkt 4 niniejszego OSR), jak również zniesienie istniejących obowiązków wobec tych samych podmiotów. Dodatkowe obowiązki Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego związane z kontrolą wykonywania nowych obowiązków przez ww. podmioty, jak również zmniejszenie

obowiązków Prezesa ULC w związku ze zmniejszeniem rygorów nałożonych na podmioty.

9. Wpływ na rynek pracy

Nie dotyczy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 inne:

demografia
 mienie państwowe

informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

Rozporządzenie wywrze korzystny wpływ na środowisko naturalne i zdrowie obywateli, gdyż zwiększy się poziom ogólnego bezpieczeństwa oraz poprawi skuteczność w zapobieganiu wypadkom i zdarzeniom w transporcie towarów niebezpiecznych drogą powietrzną.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Od dnia, w którym wejdą w życie znowelizowane przepisy rozporządzenia.

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

Ze względu na zakres projektowanego aktu prawnego, nie jest konieczna ewaluacja jego efektów.

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

Brak