|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nazwa projektu**  Rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego  **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące**  Ministerstwo Infrastruktury  **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu**  Andrzej Adamczyk – Minister Infrastruktury  **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu**  Magdalena Porzycka – naczelnik wydziału, Departament Lotnictwa, Ministerstwo Infrastruktury (tel.: 22 630 14 47, e-mail: [Magdalena.Porzycka@mi.gov.pl](mailto:Magdalena.Porzycka@mib.gov.pl)) | | | | | | | | | | | | | | | | | **Data sporządzenia**  10.10.2022 r.  **Źródło:**  art. 187 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, z późn. zm.).  **Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury:**  256 | | | | | | | | | | | |
| **OCENA SKUTKÓW REGULACJI** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Jaki problem jest rozwiązywany?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Potrzeba zapewnienia stosowania wymogów określonych w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiającym szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. UE L 299 z 14.11.2015, str. 1, z późn. zm.), znowelizowanym rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2022/1174 z dnia 7 lipca 2022 r.zmieniającym rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998 odnośnie do określonych szczegółowych środków mających na celu wprowadzenie w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. UE L 183 z 08.07.2022, str. 35), którenakłada obowiązek ustanowienia procedur postępowania z niezidentyfikowanym bagażem i podejrzanymi przedmiotami, zgodnie z oceną ryzyka przeprowadzoną lub zatwierdzoną przez właściwe organy krajowe.  Konieczność uporządkowania przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 grudnia 2020 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego (Dz. U. z 2022 r. poz. 1785) dotyczących obowiązków znanego nadawcy w zakresie promocji kultury ochrony. Dotychczasowe przepisy tego rozporządzenia określające katalog podmiotów zaangażowanych w realizację Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego w zakresie promowania kultury ochrony nie uwzględniały znanych nadawców, pomimo ważnej roli pełnionej przez nich w zakresie ochrony transportu ładunku i poczty lotniczej. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Rekomendowanym rozwiązaniem jest wprowadzenie zmian w Krajowym Programie Ochrony Lotnictwa Cywilnego, stanowiącym załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 grudnia 2020 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego, w ramach których:   1. zanany nadawca zostanie uwzględniony w katalogu podmiotów zobowiązanych do podejmowania działań promowania kultury ochrony lotnictwa cywilnego w ramach struktur organizacyjnych; 2. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego (Prezes ULC) zostanie zobowiązany do udostępniania zarządzającemu lotniskiem będącym portem lotniczym części analizy ryzyka wystąpienia aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym dotyczącej zagrożeń wynikających z niezidentyfikowanego bagażu i podejrzanych przedmiotów; 3. zarządzający lotniskiem będącym portem lotniczym zostanie zobowiązany do ustalenia w programie ochrony lotniska procedury postępowania z niezidentyfikowanym bagażem i podejrzanymi przedmiotami, z uwzględnieniem udostępnionej mu części analizy ryzyka.   Brak możliwości osiągnięcia celów projektu w inny sposób.  W efekcie w przepisach prawa krajowego zostaną wprowadzone rozwiązania umożliwiające stosowanie znowelizowanych przepisów prawa Unii Europejskiej, a także nastąpi zwiększenie poziomu ochrony w lotnictwie cywilnym. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Pozostałe państwa członkowskie UE, analogicznie jak Rzeczpospolita Polska, są obowiązane do dostosowywania krajowych przepisów do obowiązującego prawa unijnego. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Podmioty, na które oddziałuje projekt** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Grupa | | | Wielkość | | | | | | | | Źródło danych | | | | | | | | | | | | Oddziaływanie | | | | | |
| Prezes ULC | | | 1 | | | | | | | | Ustawa z dnia 3 lipca – Prawo lotnicze | | | | | | | | | | | | Na pracowników Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) którzy stanowią aparat pomocniczy w nadzorze prowadzonym przez Prezesa ULC, w zakresie udostępniania zarządzającym lotniskami będącymi portami lotniczymi części analizy ryzyka dotyczącej zagrożeń wynikających z niezidentyfikowanego bagażu i podejrzanych przedmiotów. | | | | | |
| Zarządzający lotniskami będącymi portami Lotniczymi | | | 14 | | | | | | | | Rejestr lotnisk cywilnych | | | | | | | | | | | | Obowiązek umieszczenia w programie ochrony procedur dotyczących postępowania z niezidentyfikowanym bagażem i podejrzanymi przedmiotami. | | | | | |
| Znani nadawcy | | | 18 | | | | | | | | Dane własne ULC | | | | | | | | | | | | Obowiązek promowania kultury ochrony lotnictwa cywilnego w ramach swoich struktur organizacyjnych, w tym wśród personelu stosującego środki kontroli w zakresie ochrony. | | | | | |
| 1. **Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Konsultacje publiczne zostaną przeprowadzone zgodnie z trybem przewidzianym w uchwale nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. − Regulamin prac Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348).  Projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.  Informacja o udostępnieniu projektu została przekazana do następujących podmiotów:   1. Avio Polska Sp. z o.o., ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała; 2. Delpharm Poznań S.A., ul. Grunwaldzka 189, 60-322 Poznań; 3. EME AERO Sp. z o.o., Jasionka 949, 36-002 Jasionka; 4. Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A. w Katowicach, ul. Wolności 90, 42-625 Ożarowice; 5. Hamilton Sundstrand Poland Sp. z o.o., ul. Hetmańska 120, 35-078 Rzeszów; 6. KGHM Polska Miedź S.A. Oddział Huta Miedzi „Głogów”, ul. Żukowicka 1, 67-200 Głogów; 7. Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa – Modlin Sp. z o.o., ul. gen. Wiktora Thommee 1a, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki; 8. Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków – Balice Sp. z o.o., ul. kpt. M. Medweckiego 1, 32-083 Balice; 9. Molex Sp. z o.o., ul. Poznańska 23, 69-200 Sulęcin; 10. MTU Aero Engines Polska Sp. z o.o., Tajęcina 108, 36-002 Jasionka; 11. Narodowe Centrum Badań Jądrowych Ośrodek Radioizotopów POLATOM, ul. Andrzeja Sołtana 7,  05-400 Otwock; 12. Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych, ul. Sanguszki 1, 00-222 Warszawa; 13. Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy Sp. z o.o., ul. Słowackiego 200, 80-298 Gdańsk; 14. Port Lotniczy im. Ignacego Paderewskiego Bydgoszcz S.A., Al. Jana Pawła II 158, 85-151 Bydgoszcz; 15. Port Lotniczy Lublin S.A., ul. Jana III Sobieskiego 1, 21-040 Świdnik; 16. Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o.o., ul. gen. S. Maczka 35, 94-328 Łódź; 17. Port Lotniczy Poznań – Ławica Sp. z o.o., ul. Bukowska 285, 60-189 Poznań; 18. Port Lotniczy Rzeszów – Jasionka Sp. z o.o., Jasionka 942, 36-002 Jasionka; 19. Port Lotniczy Szczecin – Goleniów im. NSZZ Solidarność Sp. z o.o., Glewice 1a, 72-100 Goleniów; 20. Port Lotniczy Wrocław Sp. z o.o., ul. Graniczna 190, 54-530 Wrocław; 21. Pratt & Whitney Kalisz Sp. z o.o., ul. Elektryczna 4 a , 62-800 Kalisz; 22. Pratt&Whitney Rzeszów S.A., ul. Hetmańska 120, 35-078 Rzeszów; 23. Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”, ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa; 24. Synektik Pharma Sp. z o.o., ul. Szaserów 128, 04-141 Warszawa; 25. Thales DIS Polska Sp. z o.o., ul. Skarszewska 2, 83-110 Tczew; 26. Tyco Electronics Polska Sp. z o.o., ul. Kablowa 1, 70-895 Szczecin; 27. Warmia i Mazury Sp. z o.o., Szymany 150, 12-100 Szczytno; 28. WIKA Polska Sp. z o.o., ul. Graniczna 7, 87-800 Włocławek; 29. Zakłady Farmaceutyczne Polpharma S.A., ul. Pelplińska 19, 83-200 Starogard Gdański; 30. Związek Regionalnych Portów Lotniczych, ul. Złota 59, 00-120 Warszawa.   Konsultacje będą trwały 14 dni.  Z uwagi na fakt, że projekt nie dotyczy problematyki zadań związków zawodowych oraz organizacji pracodawców, nie podlega on opiniowaniu przez reprezentatywne związki zawodowe oraz organizacje pracodawców. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na sektor finansów publicznych** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (ceny stałe z 2022 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 | | 0,01 | | 0 | | 0 | | | 0 | | 0 | 0 | | | 0 | | | 0 | | 0 | | 0 | 0,01 | | |
| 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 | | Wejście w życie regulacji nie będzie rodziło skutków finansowych w rozumieniu art. 50 ust. 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1634, z późn. zm.). | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | | W związku z wejściem w życie nowelizacji rozporządzenia, zarządzający portami lotniczymi będą musieli dokonać zmian w programach ochrony, z czym wiąże się konieczność wniesienia opłaty lotniczej w wysokości 728 zł. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **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 2022 r.) | duże przedsiębiorstwa | | | | | | 0,01 | | 0 | | | | | 0 | | | | 0 | | | 0 | | | | 0 | | | 0,01 |
| 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 niepieniężnym | duże przedsiębiorstwa | | | | | | W związku z wejściem w życie nowelizacji rozporządzenia, zarządzający portami lotniczymi będą musieli dokonać zmian w programach ochrony, z czym wiąże się konieczność wniesienia opłaty lotniczej w wysokości 728 zł. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | | | | | | Brak wpływu na tę grupę podmiotów. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | | | | | | Brak wpływu na tę grupę podmiotów. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Niemierzalne |  | | | | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | | Brak wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, a zwłaszcza mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.  Brak wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **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 elektronizacji. | | | | | | | | | | | | tak  nie  nie dotyczy | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Komentarz:  Zarządzający portami lotniczymi będą zobowiązani do ustalenia nowej procedury dotyczącej postępowania z niezidentyfikowanym bagażem i podejrzanymi przedmiotami. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na rynek pracy** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Brak wpływu | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na pozostałe obszary** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| środowisko naturalne  sytuacja i rozwój regionalny  sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe | | | | | demografia  mienie państwowe  inne: | | | | | | | | | | | | | | | informatyzacja  zdrowie | | | | | | | | |
| Omówienie wpływu | | Brak wpływu niniejszej nowelizacji na inne obszary. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wykonanie przepisów rozporządzenia nastąpi bezpośrednio po jego wejściu w życie. W sferze funkcjonowania podmiotów istnieje możliwość wprowadzenia regulacji wykonawczych w postaci wewnętrznych instrukcji. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Brak konieczności ewaluacji efektów projektu. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Brak załączników. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |