

Projekt z dnia 20.11.2019 r.

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia ..... 2020 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie egzaminów państwowych na licencje, świadectwa  
kwalifikacji oraz uprawnienia do nich wpisywane**

Na podstawie art. 99 ust. 6 w związku z art. 94 ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2019 r. poz. 1580 i 1495) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2018 r. w sprawie egzaminów państwowych na licencje, świadectwa kwalifikacji oraz uprawnienia do nich wpisywane (Dz. U. poz. 1745 i 2091) w § 41 dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

„6. Egzaminy praktyczne na uprawnienia na typ statku powietrznego w zakresie licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej (MML) przeprowadza się na warunkach określonych w pkt 5 w dodatku III do załącznika III (Część 66) do rozporządzenia nr 1321/2014.”.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

*Za zgodność pod względem prawnym,  
legislacyjnym i redakcyjnym*  
Grzegorz Kuzka  
Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego  
w Ministerstwie Infrastruktury  
/-podpisano elektronicznie/

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2257).

## UZASADNIENIE

### 1. Potrzeba i cel wydania rozporządzenia

Projektowana zmiana *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2018 r. w sprawie egzaminów państwowych na licencje, świadectwa kwalifikacji oraz uprawnień do nich wpisywane* (Dz. U. poz. 1745 i 2091), zwanego dalej „zmienianym rozporządzeniem”, ma na celu uregulowanie kwestii związanych z uzyskiwaniem uprawnień na typ statku powietrznego w zakresie licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej (MML), zwanej dalej „licencją MML”. Istotą projektowanego rozporządzenia jest ujednoczenie trybu uzyskiwania uprawnień do poświadczania obsługi technicznej statków powietrznych objętych nadzorem prawa krajowego z trybem przyjętym w prawie unijnym dla uzyskiwania uprawnień do poświadczania obsługi technicznej statków powietrznych objętych nadzorem Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA). Przyjęcie proponowanego w przedmiotowym projekcie trybu uzyskiwania uprawnień do poświadczania obsługi technicznej statków powietrznych objętych nadzorem prawa krajowego stworzy jednocześnie alternatywę dla trybu uzyskiwania takich uprawnień w następstwie ukończenia szkolenia specjalistycznego w zakresie typu statku powietrznego w sytuacji, gdy nie ma podmiotów prowadzących szkolenia w tym zakresie z powodu bardzo małej liczby statków powietrznych danego typu użytkowanych w kraju, a zatem i małego zapotrzebowania na szkolenia dla mechaników lotniczych, lub jednostkowego występowania statku powietrznego na terenie Polski. Taka sytuacja ma miejsce np. w przypadku historycznych statków powietrznych, których producenci już nie istnieją na rynku i brakuje organizacji obsługi technicznej statków powietrznych posiadających uprawnienia do ich obsługi. Większość z takich statków powietrznych znajduje się w rękach prywatnych lub w posiadaniu stowarzyszeń, które nie mają możliwości organizowania szkoleń, a zatwierdzone organizacje szkolenia lotniczego szkolące mechaników lotniczych nie są zainteresowane organizowaniem szkoleń jednostkowych. W związku z tym istnieje potrzeba umożliwienia mechanikom lotniczym uzyskiwania uprawnień do poświadczania obsługi technicznej takich statków powietrznych na warunkach określonych w *rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania* (Dz. Urz. UE L 362 z 17.12.2014, str. 1, z późn. zm.), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 1321/2014”.

W zmienianym rozporządzeniu nie ma aktualnie przepisów dotyczących egzaminu praktycznego na uprawnienie na typ statku powietrznego w zakresie licencji MML. Obowiązujący przepis § 41 ust. 5 zmienianego rozporządzenia ma zastosowanie do egzaminów praktycznych na uprawnienia wpisywane do licencji MML, ale nie dotyczy on egzaminu praktycznego na uprawnienie na typ statku powietrznego. Istnieje natomiast odniesienie do egzaminu teoretycznego na uprawnienie na typ statku powietrznego w zakresie licencji MML w § 22 ust. 3 pkt 2 zmienianego rozporządzenia, a sam egzamin teoretyczny jest określony w części III załącznika 4 do zmienianego rozporządzenia. Aby uzupełnić projektowany tryb uzyskiwania uprawnienia do poświadczania obsługi technicznej statku powietrznego przedmiotowy projekt przewiduje dodanie ust. 6 w § 41 zmienianego rozporządzenia. W efekcie dodania tego przepisu wprowadzony zostanie tryb uzyskiwania uprawnienia do poświadczania obsługi technicznej statku powietrznego w oparciu o egzamin teoretyczny i egzamin praktyczny na uprawnienie na typ statku powietrznego w zakresie licencji MML. Przewidywany egzamin praktyczny będzie mógł zostać przeprowadzony tylko przy zastosowaniu przepisu § 58 ust. 2 zmienianego rozporządzenia, ponieważ statki powietrzne oraz stanowiska obsługi technicznej, narzędzia i materiały, wykorzystywane podczas przeprowadzania tego egzaminu, nie są własnością Urzędu Lotnictwa Cywilnego ani kandydata przystępującego do egzaminu. Bardzo rzadkim jest przypadek, kiedy właściciel statku powietrznego przystępuje do egzaminu praktycznego na uprawnienie na typ statku powietrznego. Dlatego aby można było przeprowadzić taki egzamin konieczne jest uzyskanie przez kandydata zgody na wykorzystanie statku powietrznego, stanowiska obsługi technicznej, narzędzi i materiałów od ich właściciela.

Zgodnie z § 38 ust. 4 pkt 1 *rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 września 2013 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego* (Dz. U. z 2018 r. poz. 839 i 1886), zwanego dalej „rozporządzeniem w sprawie licencjonowania”, mechanik lotniczy może poświadczać obsługę techniczną statku powietrznego jeżeli ukończył z wynikiem pozytywnym szkolenie specjalistyczne w zakresie tego typu statku powietrznego w jednym z podmiotów określonych w § 26 ust. 2 rozporządzenia w sprawie licencjonowania. Ukończenie szkolenia specjalistycznego w zakresie typu statku powietrznego obecnie jest jedyną możliwością uzyskania uprawnienia do poświadczania obsługi technicznej statku powietrznego. Wprowadzenie w wyniku wydania projektowanego rozporządzenia egzaminu praktycznego na uprawnienie na typ statku powietrznego w zakresie licencji MML w połączeniu z istniejącym już egzaminem teoretycznym na uprawnienie na typ statku powietrznego w zakresie licencji MML umożliwi dodanie w § 38 ust. 4 rozporządzenia w

sprawie licencjonowania drugiego trybu uzyskiwania uprawnienia do poświadczania obsługi technicznej statku powietrznego. Projekt nowelizacji rozporządzenia w sprawie licencjonowania obejmujący zmianę w powyższym zakresie jest procedowany równoległe z niniejszym projektem. Nowy tryb będzie polegał na zaliczeniu egzaminu teoretycznego i następnie egzaminu praktycznego przed egzaminatorem Urzędu Lotnictwa Cywilnego z zastosowaniem kolejności egzaminów określonej w § 43 ust. 1 zmienianego rozporządzenia. Po wprowadzeniu zmian nie będzie zatem wymagane ukończenie szkolenia specjalistycznego w zakresie typu statku powietrznego w podmiocie określonym w § 26 ust. 2 rozporządzenia w sprawie licencjonowania.

Projektowana zmiana umożliwi uzyskiwanie uprawnień do poświadczania obsługi technicznej krajowych statków powietrznych w trybach analogicznych do przewidzianych w rozporządzeniu nr 1321/2014, czyli w wyniku ukończenia z wynikiem pozytywnym szkolenia na typ statku powietrznego albo zaliczenia egzaminu na typ statku powietrznego. Takie tryby funkcjonują z powodzeniem w przypadku uzyskiwania uprawnień przez mechaników lotniczych posiadających licencje wydawane zgodnie z rozporządzeniem nr 1321/2014 poświadczających obsługę techniczną statków powietrznych objętych prawem Unii Europejskiej.

## **2. Zakres regulacji**

Projektowane rozporządzenie wyznacza regulację prawną dla egzaminu praktycznego na uprawnienie na typ statku powietrznego w zakresie licencji MML przez dodanie w zmienianym rozporządzeniu ust. 6 w § 41 określającego, że egzaminy praktyczne na uprawnienia na typ statku powietrznego w zakresie licencji MML przeprowadza się na warunkach określonych w pkt 5 w dodatku III do załącznika III (Część 66) do rozporządzenia nr 1321/2014.

Powyższa regulacja będzie miała zastosowanie do egzaminów praktycznych na uprawnienia na typ statków powietrznych nieobjętych *rozporządzeniem 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 zmieniającym 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 uchylającym 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), a zarazem rozporządzeniem w sprawie*

licencjonowania, dla których są wydawane licencje MML uprawniające mechaników lotniczych do wykonywania czynności lotniczych na tych statkach powietrznych. Przykładowe statki powietrzne, dla których będzie miała zastosowanie projektowana regulacja to: Jak-12, PZL-101 Gawron, An-2, CSS-13, TS-11 Iskra, Mi-2, Mi-8, PZL W-3 Sokół, PZL Kania.

Zgodnie z § 2 projektowanego rozporządzenia wejdzie ono w życie po upływie 30 dni od dnia jego ogłoszenia – stosownie do art. 4 ust. 1 *ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych* (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461). Wejście w życie projektowanych przepisów nie wpłynie na sposób przeprowadzania szkoleń lotniczych lub wykonywania czynności lotniczych przez posiadaczy licencji MML w taki sposób, aby zachodziła konieczność zastosowania dłuższego terminu *vacatio legis*. W ocenie projektodawcy jest to termin wystarczający, żeby podmioty, których projektowana regulacja dotyczy, zdążyły dostosować się do nowych przepisów.

Mając na uwadze zakres projektowanej zmiany obowiązującego *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2018 r. w sprawie egzaminów państwowych na licencje, świadectwa kwalifikacji oraz uprawnienia do nich wpisywane*, w ocenie projektodawcy, nie zachodzi potrzeba zamieszczenia w projekcie przepisów przejściowych.

### **3. Informacje związane z procedowaniem projektu**

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 nie podlega ono procedurze notyfikacji.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, stosownie do § 39 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów* (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projektowane rozporządzenie nie jest sprzeczne z prawem Unii Europejskiej.

Mając na uwadze § 52 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. –*

*Regulamin pracy Rady Ministrów*, a także zgodnie z wymogami określonymi w art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

<p><b>Nazwa projektu</b> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie egzaminów państwowych na licencje, świadectwa kwalifikacji oraz uprawnienia do nich wpisywane</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Mikołaj Wild – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Michał Pietrowski – Główny Specjalista w Departamencie Lotnictwa Ministerstwa Infrastruktury (tel.: 22 630 12 06, e-mail: <a href="mailto:michal.pietrowski@mi.gov.pl">michal.pietrowski@mi.gov.pl</a>)</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 20.11.2019 r.</p> <p><b>Źródło:</b> art. 99 ust. 6 w związku z art. 94 ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2019 r. poz. 1580 i 1495)</p> <p><b>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury</b> 311</p>
---	---

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projektowana zmiana rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2018 r. w sprawie egzaminów państwowych na licencje, świadectwa kwalifikacji oraz uprawnienia do nich wpisywane (Dz. U. poz. 1745 i 2091) ma na celu uregulowanie kwestii związanych z uzyskiwaniem uprawnień do wykonywania czynności mechanika lotniczego obsługi technicznej (poświadczania obsługi technicznej statków powietrznych). Istotą projektowanego rozporządzenia jest wprowadzenie wymagań dla egzaminu praktycznego na uprawnienie na typ statku powietrznego dla posiadaczy licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej (MML), zwanej dalej „licencją MML”, w celu umożliwienia uzyskiwania uprawnień do poświadczania obsługi technicznej statków powietrznych w trybie zgodnym z trybem przyjętym w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdadności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. UE L 362 z 17.12.2014, str. 1, z późn. zm.).

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

Oczekiwany efekt projektowanego rozporządzenia jest ułatwienie uzyskiwania uprawnień do poświadczania obsługi technicznej statków powietrznych.

Wprowadzenie w wyniku wydania projektowanego rozporządzenia egzaminu praktycznego na uprawnienie na typ statku powietrznego w zakresie licencji MML (dodawany ust. 6 w § 41 zmienianego rozporządzenia) w połączeniu z istniejącym już egzaminem teoretycznym na uprawnienie na typ statku powietrznego w zakresie licencji MML (obowiązujący § 22 ust. 3 pkt 2 zmienianego rozporządzenia) umożliwi dodanie w § 38 ust. 4 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 września 2013 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. z 2018 r. poz. 839 i 1886) obok ukończenia szkolenia specjalistycznego w zakresie typu statku powietrznego, drugiego trybu uzyskiwania uprawnień do poświadczania obsługi technicznej statków powietrznych – egzaminu państwowego. Projekt nowelizacji rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 września 2013 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego, obejmujący zmianę w powyższym zakresie, jest procedowany równoległe z niniejszym projektem.

Przyjęcie proponowanego rozwiązania umożliwi uzyskiwanie uprawnień do poświadczania obsługi technicznej statków powietrznych w sytuacji, gdy nie ma podmiotów prowadzących szkolenia specjalistyczne w zakresie typu statku powietrznego z powodu bardzo małej liczby statków powietrznych danego typu użytkowanych w kraju, a zatem i małego zapotrzebowania na szkolenia dla mechaników lotniczych, lub jednostkowego występowania statku powietrznego na terenie Polski (np. w przypadku historycznych statków powietrznych).

Nie ma możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą środków innych niż zmiana obowiązującego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2018 r. w sprawie egzaminów państwowych na licencje, świadectwa kwalifikacji oraz uprawnienia do nich wpisywane.

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

Kwestie uzyskiwania uprawnień do poświadczania obsługi technicznej statków powietrznych są regulowane co do zasady przepisami Unii Europejskiej w zakresie statków powietrznych nadzorowanych prawem europejskim (objętych nadzorem Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA)), natomiast w zakresie krajowych statków powietrznych wymagają regulacji krajowej, ze względu na potrzebę wykonywania takich samych czynności lotniczych.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Członkowie personelu lotniczego posiadający licencje MML	Około 300 osób	Rejestr Personelu Lotniczego w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego	Wzrost zatrudnienia (organizacje obsługi technicznej statków powietrznych)
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1	Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze	Przeprowadzanie egzaminów państwowych na uprawnienia na typ statku powietrznego w zakresie licencji MML
Egzaminatorzy Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej na typ statku powietrznego	12 osób	Wykaz egzaminatorów Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej	Rozszerzenie uprawnień do egzaminowania
Ośrodki/organizacje obsługi technicznej statków powietrznych prowadzące działalność w zakresie lotnictwa cywilnego	Około 40 organizacji	Wykaz certyfikowanych organizacji obsługi technicznej prowadzony przez Urząd Lotnictwa Cywilnego	Możliwy wzrost zatrudnienia w ośrodkach/organizacjach szkolenia lotniczego/organizacjach projektujących lub produkujących statki powietrzne oraz pojawienie się nowych podmiotów szkolących

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

Projekt zostanie przekazany do konsultacji publicznych zgodnie z trybem przewidzianym w uchwale nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) do następujących podmiotów:

- 1) Aeroklub Polski, ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 2) Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego „PZL-Świdnik” S.A. Ośrodek Szkolenia Lotniczego MTO, Al. Lotników Polskich 1, 21-045 Świdnik;
- 3) Polskie Zakłady Lotnicze Sp. z o.o. Ośrodek Szkolenia Lotniczego MTO, ul. Wojska Polskiego 3, 39-300 Mielec;
- 4) Zakład Naprawczy Sprzętu Lotniczego Antoni Nowak, ul. Kolonia Browar 25, 34-300 Żywiec;
- 5) WIRKK-Serwis Szybowców Jerzy Biskup, ul. Lotnicza 7, 34-312 Międzybrodzie Żywieckie;
- 6) Wojskowe Zakłady Lotnicze Nr 2 S.A., ul. Szubińska 107, 85-915 Bydgoszcz;
- 7) Biernat Sp. Jawna, ul. Poznańska 3, 62-023 Grądko;
- 8) Zakład Szybowcowy Jeżów Henryk Młynarski, ul. Długa 93, 58-521 Jeżów Sudecki;
- 9) Aeroklub Ostrowski, Lotnisko-Michałków skrytka poczt. 126, 63-400 Ostrów Wielkopolski;
- 10) Aeroklub Warszawski, ul. Księżycowa 1, 01-934 Warszawa;
- 11) Zakład Przeglądów i Napraw S.P. Maciej Małarczyk, ul. Kociugi 17b, 64-120 Krzemieniewo;
- 12) FLY Bielsko Usługi Lotnicze s.c. K. Brandys, P. Caputa, Z. Duźniak, ul. Cieszyńska 321, 43-300 Bielsko-Biała;
- 13) Aeroklub Gliwicki, Gliwice-Lotnisko, 44-100 Gliwice;
- 14) Aeroklub Bydgoski, Biedaszkowo 28D, 85-157 Bydgoszcz;
- 15) Aeroklub Ziemi Lubuskiej, ul. Przylep-Skokowa 18, 66-015 Zielona Góra;
- 16) Aeroklub Śląski, Lotnisko-Muchowiec, 40-271 Katowice;
- 17) Aeroklub Wrocławski, ul. Grabiszyńska 57, 53-503 Wrocław;
- 18) Aeroklub Ziemi Zamojskiej, Lotnisko-Mokre 115, 22-400 Zamość;
- 19) Aeroklub Mielecki im. Braci Działdowskich, ul. Lotniskowa 14, 39-300 Mielec;



- 20) Aeroklub Nadwiślański, Lotnisko-Lisie Kąty 20, 86-302 Grudziądz;  
 21) Aeroklub Gdański, ul. Powstańców Warszawy 36, 83-000 Pruszcz Gdański;  
 22) Aeroklub Pomorski im. Gen. Stanisława Skalskiego, ul. 4 Pułku Lotniczego 17, 87-100 Toruń;  
 23) Akademicki Ośrodek Szybowcowy Politechniki Rzeszowskiej, Bezmiechowa Górna 111, 38-600 Lesko;  
 24) Aeroklub Podkarpacki - Szkoła Lotnicza, ul. Żwirki i Wigury 8, 38-400 Krosno;  
 25) Związek Zawodowy Naziemnego Personelu Lotniczego, ul. Komitetu Obrony Robotników 39, 00-906 Warszawa;  
 26) Stowarzyszenie Mechaników Lotniczych, ul. Szkolna 28, 05-822 Milanówek.

## 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>													
budżet państwa	0	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	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Wydatki ogółem</b>													
budżet państwa	0	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	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Saldo ogółem</b>													
budżet państwa	0	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	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Źródła finansowania	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie spowoduje skutków finansowych polegających na zwiększeniu wydatków lub zmniejszeniu dochodów budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego, w stosunku do wielkości wynikających z obowiązujących przepisów.
---------------------	--

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

## 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	duże przedsiębiorstwa							

pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ..... r.)	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	brak wpływu						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Możliwy jest wpływ projektowanej regulacji na funkcjonowanie mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców. Projektowana zmiana zwiększy dostępność na rynku mechaników lotniczych posiadających uprawnienia do poświadczania obsługi technicznej statków powietrznych dla organizacji obsługi technicznej statków powietrznych lub posiadaczy statków powietrznych. Umożliwi to zgodne z ustawą z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze użytkowanie statków powietrznych, dla których dotychczas nie było możliwe wykonanie obsługi technicznej ze względu na brak mechaników lotniczych posiadających odpowiednie uprawnienia.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	brak wpływu						
Niemierzalne	Brak wpływu							
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Brak wpływu projektowanej regulacji na konkurencyjność gospodarki.</p> <p>Brak wpływu projektowanej regulacji na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.</p>							
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>								
<input type="checkbox"/> 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 type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input 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 elektronizacji.				<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy				
<p>Komentarz:</p> <p>Projektowane rozporządzenie nie spowoduje zmian w stosunku do liczby dokumentów niezbędnych do przedłożenia w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego.</p>								
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>								
Projektowane rozporządzenie może przyczynić się do szerszego korzystania z nowego zakresu uprawnień lotniczych (pilota doświadczalnego), co pośrednio może spowodować wzrost konkurencyjności na rynku pracy w tym obszarze (przez wzrost zatrudnienia w ośrodkach/organizacjach szkolenia lotniczego/organizacjach projektujących lub produkujących statki powietrzne, czy też przez pojawienie się nowych podmiotów szkółących).								
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>								

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input checked="" 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	Ewentualny wpływ projektowanej regulacji na rozwój regionalny w przypadku pojawienia się nowych podmiotów szkolących.	
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>		
Planowane wykonanie przepisów nastąpi w dniu wejścia w życie projektowanego rozporządzenia.		
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>		
Planowany efekt zostanie osiągnięty po wejściu w życie projektowanego rozporządzenia (jednocześnie nie wcześniej niż po upływie roku). Ewentualna ewaluacja efektów projektowanego rozporządzenia może być prowadzona w oparciu o sprawozdanie roczne z działalności Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Regulacja ta może pozytywnie jednak nieznacznie wpłynąć na konkurencyjność gospodarki/przedsiębiorczości (nowe miejsca pracy dla pilotów doświadczalnych).		
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>		
Brak		