|  |  |
| --- | --- |
| **Nazwa projektu**Rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie licencjonowania personelu lotniczego**Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące**Ministerstwo Infrastruktury - wiodąceMinisterstwo Spraw Wewnętrznych i AdministracjiMinisterstwo Obrony Narodowej**Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu** Marcin Horała – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury**Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu**Marlena Jantoń – Departament Lotnictwa w Ministerstwie Infrastruktury (tel.: 22 522 50 79, e-mail: marlena.janton@mi.gov.pl) | **Data sporządzenia**22.05.2020 r.**Źródło:** art. 104 ust. 1 pkt 1–5 w związku z art. 94 ust. 8 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2019 r. poz.1580 i 1495 i z 2020 r. poz. 284) **Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury** 26 |
| **OCENA SKUTKÓW REGULACJI** |
| **1. Jaki problem jest rozwiązywany?** |
| Projektowana zmiana rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 września2013 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. z 2018 r. poz. 839 i 1886) ma na celu uaktualnienie kwestii związanych z uprawnieniami do wykonywania czynności mechanika lotniczego obsługi technicznej. Istotą projektowanego rozporządzenia jest zapewnienie zgodności przepisów prawa krajowego z normami wynikającymi z przepisów prawa Unii Europejskiej.  |
| **2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt** |
| Oczekiwanym efektem projektowanego rozporządzenia jest zapewnienie spójności regulacji krajowej z normami wynikającymi z przepisów prawa międzynarodowego i prawa Unii Europejskiej oraz uregulowanie kwestii, które dotychczas nie były określone w obowiązującym rozporządzeniu. Swoim zakresem projektowane rozporządzenie obejmie: 1. definicję zakresu statków powietrznych, do obsługi których będzie uprawniała licencja mechanika lotniczego obsługi technicznej MML;
2. szczegółowe warunki wydawania licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej MML i uprawnień do niej wpisywanych;
3. definicje uprawnień wpisywanych do licencji MML.

Nie ma możliwości osiągnięcia celu projektu w sposób inny niż zmiana obowiązującego rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 września 2013 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego. |
| **3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?** |
| Kwestie te nie są regulowane przepisami Unii Europejskiej, natomiast wymagają regulacji krajowej, ze względu na potrzebę wykonywania takich czynności lotniczych.  |
| **4. Podmioty, na które oddziałuje projekt** |
| Grupa | Wielkość | Źródło danych  | Oddziaływanie |
| Członkowie personelu lotniczego posiadający licencje mechanika lotniczego obsługi technicznej | Około 300 osób | Rejestr Personelu Lotniczego w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego | Wzrost zatrudnienia (organizacje obsługi technicznej statków powietrznych) |
| Urząd Lotnictwa Cywilnego | 1 | ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze | Nadzór nad organizacjami obsługi technicznej, licencjonowanie personelu technicznego |
| Ośrodki/organizacje obsługi technicznej prowadzące działalność w zakresie cywilnego lotnictwa | Około 40 organizacji | Wykaz ULC certyfikowanych ośrodków/organizacji szkolenia lotniczego | Wzrost konkurencyjności (gospodarki przedsiębiorstw) |
| **5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji** |
| Projekt został 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 poźn. 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 Grądki;
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 Przeglądy i Napraw S.P. Maciej Malarczyk, 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, 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)* |
| **Dochody ogółem** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 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** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 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** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 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 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 |  |
| **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 | 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 | brak wpływu |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe  | brak wpływu |
| 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. |
| **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[x]  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[x]  nie dotyczy |
| Komentarz:Projektowane rozporządzenie nie spowoduje zmian w stosunku do ilości dokumentów niezbędnych do przedłożenia do Urzędu Lotnictwa Cywilnego. |
| **9. Wpływ na rynek pracy**  |
|  |
| **10. Wpływ na pozostałe obszary** |
| [ ]  środowisko naturalne[x]  sytuacja i rozwój regionalny[ ]  inne:  | [ ]  demografia[ ]  mienie państwowe | [ ]  informatyzacja[ ]  zdrowie |
| Omówienie wpływu | Ewentualny wpływ ze względu na rozwój regionalny poprzez pojawienie się nowych podmiotów szkolących. |
| **11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego** |
| Planowane wykonanie przepisów nastąpi w dniu wejścia w życie projektowanego rozporządzenia. |
| **12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?** |
| Nie istnieje potrzeba przeprowadzenia ewaluacji efektów projektu. |
| **13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)**  |
| Brak  |