|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nazwa projektu**  Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie rejestru cywilnych statków powietrznych, znaków i napisów umieszczanych na statkach powietrznych oraz wykazu znaków rozpoznawczych wykorzystywanych do lotów przez statki powietrzne niewpisane do rejestru cywilnych statków powietrznych  **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące**  Ministerstwo Infrastruktury  **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu**  Marcin Horała – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu**  Marcin Morawski – specjalista w Departamencie Lotnictwa Ministerstwa Infrastruktury (tel. 22 630 13 22, e-mail: Marcin.Morawski@mi.gov.pl) | | | | | | | | | | | | | | | | | **Data sporządzenia** 10.11.2020 r.  **Źródło:**  art. 42 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1970)  **Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury**  48 | | | | | | | | | | | |
| **OCENA SKUTKÓW REGULACJI** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Jaki problem jest rozwiązywany?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Art. 30 pkt 3 ustawy z dnia 31 lipca 2019 r. o zmianie niektórych ustaw w celu ograniczenia obciążeń regulacyjnych (Dz. U. poz. 1495, z późn. zm.) zmieniono art. 42 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”, stanowiący upoważnienie do wydania przez ministra właściwego do spraw transportu rozporządzenia. Zmiana upoważnienia miała miejsce w związku z wprowadzeniem, przez art. 30 pkt 1 ustawy z dnia 31 lipca 2019 r. o zmianie niektórych ustaw w celu ograniczenia obciążeń regulacyjnych do ustawy – Prawo lotnicze art. 31a, dotyczącego warunków przyznawania znaków rozpoznawczych lub grupy znaków rozpoznawczych dla nowo wybudowanych statków powietrznych, które nie zostały wpisane do rejestru cywilnych statków powietrznych, zwanego dalej „rejestrem”, w celu umożliwienia wykonywania prób w locie. Dotychczasowy zakres spraw przekazanych do uregulowania w akcie wykonawczym, określony w art. 42 pkt 1 i 2 ustawy – Prawo lotnicze, dotyczący szczegółowych warunków prowadzenia rejestru, trybu składania wniosków o wpis do rejestru, zgłaszania zmiany danych rejestrowych, wzoru świadectwa rejestracji oraz warunków jego ważności a także znaków rozpoznawczych oraz innych znaków i napisów umieszczanych na statkach powietrznych, rozszerzono dodając pkt 3 przekazujący do uregulowania sposób prowadzenia wykazu znaków rozpoznawczych wykorzystywanych do lotów przez statki powietrzne niewpisane do rejestru, w tym dane zamieszczane w wykazie.  Z uwagi na powyższe konieczne jest wydanie rozporządzenia realizującego zmienione upoważnienie ustawowe, które zastąpi obowiązujące rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 6 czerwca 2013 r. w sprawie rejestru cywilnych statków powietrznych oraz znaków i napisów na statkach powietrznych wpisanych do tego rejestru (Dz. U. z 2015 r. poz. 1617). | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Rekomendowanym rozwiązaniem jest wydanie rozporządzenia realizującego upoważnienie ustawowe zawarte w zmienionym art. 42 ustawy – Prawo lotnicze, umożliwiającym określenie w przedmiotowym akcie wykonawczym również sposobu prowadzenia wykazu znaków rozpoznawczych wykorzystywanych do lotów przez statki powietrzne niewpisane do rejestru, w tym dane zamieszczane w tym wykazie.  Przepisy Unii Europejskiej określone w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiającym przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz. Urz. UE L 224 z 21.08.2012, str. 1, z późn. zm.), dla celów wydania zezwolenia na lot, które upoważnia do wykonywania lotów statkiem powietrznym nieposiadającym ważnego świadectwa zdatności do lotu, stanowią, że dla niezarejestrowanych statków powietrznych właściwym organem jest organ wyznaczony przez państwo członkowskie, które nadało znaki rejestracyjne.  Dotychczasowe przepisy krajowe nie dawały takiego uprawnienia Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Dopiero wprowadzenie art. 31a do ustawy – Prawo lotnicze, umożliwia przyznawanie znaków rozpoznawczych lub grupy znaków rozpoznawczych dla nowo wybudowanych statków powietrznych, które nie zostały wpisane do rejestru, w celu umożliwienia wykonywania prób w locie.  Względem obowiązującego aktu wykonawczego w projektowanym rozporządzeniu przewidziano kilka zmian mających na celu dostosowanie regulacji do praktycznych aspektów związanych m.in. z kwestią rejestracji statku powietrznego:   1. ze zbioru dokumentów zawartych w rejestrze usunięto świadectwo zdatności w zakresie hałasu oraz pozwolenie radiowe; świadectwo zdatności w zakresie hałasu nie jest wymagane przy rejestracji, ale jest wydawane dla zarejestrowanego statku powietrznego; pozwolenie radiowe z kolei jest dokumentem wymaganym w procesie wystawiania dokumentu poświadczającego zdatność do lotu (już po rejestracji) i jest przechowywane w aktach sprawy związanej z tym procesem, dlatego jego przechowywanie w aktach rejestrowych jest zbędne; 2. wprowadzono możliwość zastosowania znaków rozpoznawczych o mniejszych wymiarach na statkach powietrznych kategorii akrobacyjnej oraz na statkach powietrznych wykonujących loty na pokazach lotniczych; 3. wprowadzono przepisy dotyczące sposobu prowadzenia wykazu znaków rozpoznawczych wykorzystywanych do lotów przez statki powietrzne niewpisane do rejestru; 4. dokonano zmiany załącznika do rozporządzenia w ten sposób, aby określony w nim wzór świadectwa rejestracji w swym układzie odpowiadał wzorowi określonemu w Załączniku 7 „Znaki przynależności państwowej oraz rejestracyjne” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212 i 214, z późn. zm.).   W pozostałym zakresie powielono przepisy obowiązującego aktu wykonawczego (z uwzględnieniem zmian o charakterze redakcyjnym).  Brak jest możliwości osiągnięcia celów w sposób inny niż wydanie projektowanego rozporządzenia. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Na podstawie konsultacji przeprowadzonych za pośrednictwem poczty elektronicznej z innymi nadzorami lotniczymi Unii Europejskiej oraz podmiotami produkującymi statki powietrzne ustalono, że w większości krajów członkowskich Unii Europejskiej zastosowano rozwiązania podobne do rozwiązań przyjętych w projektowanym rozporządzeniu. Odnosząc się do państw członkowskich Unii Europejskiej, w których funkcjonuje produkcja statków powietrznych uzasadniająca stosowanie rozwiązań dotyczących znaków wykorzystywanych przez producentów statków powietrznych niewpisanych do rejestru należy wskazać, że rozwiązania takie są stosowane m.in. w Hiszpanii, Austrii, Czechach, Włoszech czy Słowenii. Ponadto rozwiązania takie są stosowane w Wielkiej Brytanii i Szwajcarii.  Na poziomie Unii Europejskiej kwestie te reguluje rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących, zgodnie z którym dla celów wydania zezwolenia na lot, które upoważnia do wykonywania lotów statkiem powietrznym nieposiadającym ważnego świadectwa zdatności do lotu, dla niezarejestrowanych statków powietrznych właściwym organem jest organ wyznaczony przez państwo członkowskie, które nadało znaki rejestracyjne.  W Wielkiej Brytanii w prawie lotniczym funkcjonuje instytucja tzw. „B Conditions”, zezwalająca na wykonywanie lotów bez rejestracji, m.in. w celu prezentacji statku powietrznego przed jego sprzedażą lub rejestracją. Takie statki powietrzne otrzymują znak rozpoznawczy w serii G-1-xx (pierwsza litera to znak przynależności państwowej UK, reszta to systematyka oznaczeń specjalnie wydzielona dla takich statków powietrznych). Nadzór UK przydziela producentowi grupę znaków , a ten używa ich dla powyższych celów na różnych statkach powietrznych. Ponadto, producent musi mieć zatwierdzenie (certyfikat) CAA (CAA Approval) i jest odpowiedzialny za oznaczanie i ewidencjonowanie statków powietrznych przeznaczonych do lotów bez rejestracji. Nie ma ustalonego okresu, na jaki udziela się znaku lub grupy znaków.  W Austrii znaki są nadawane producentowi w drodze decyzji na okres roku. Tak jak w innych przypadkach, do wykonania lotu potrzebny jest dokument uprawniający do wykonania lotu (permit to fly).  W Czechach znaki są przyznawane producentom przez nadzór w celu ich rotacyjnego wykorzystywania w próbach w locie, albo w drugiej opcji – producenci mają zezwolenie na tworzenie znaku do lotu w próbach przy użyciu ostatnich czterech cyfr numeru seryjnego, np. znak OK-3456 dla statku powietrznego o numerze seryjnym 123456.  Przedmiotem analizy nie były konkretne rozwiązania proceduralne obowiązujące w innych państwach (np. tryb wydawania dokumentu czy też sposób prowadzenia ewidencji), gdyż są one specyficzne dla każdego państwa, a jedynie fakt funkcjonowania takiego rozwiązania wraz z dodatkową informacją o roli nadzoru w tym procesie. Proponowane w przedmiotowym projekcie rozwiązanie jest zbliżone do przyjętych w Wielkiej Brytanii lub Czechach, gdzie znaki są przydzielane organizacjom i następuje swego rodzaju delegacja zadań związanych z wykorzystaniem tych znaków, producenci wykorzystują je we własnym zakresie i prowadzą własną ewidencję, przydzielając znaki kolejnym nowo produkowanym egzemplarzom. W niektórych państwach np. w Hiszpanii kontrola jest bardziej rozszerzona i zakłada np. nadawanie znaku konkretnemu statkowi powietrznemu i informowanie nadzoru o każdym locie próbnym na co najmniej 3 dni przed jego wykonaniem. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Podmioty, na które oddziałuje projekt** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Grupa | | | Wielkość | | | | | | | | Źródło danych | | | | | | | | | | | | Oddziaływanie | | | | | |
| Właściciele, użytkownicy, piloci statków powietrznych oraz organizatorzy pokazów lotniczych | | | Około 1500 podmiotów | | | | | | | | Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego | | | | | | | | | | | | Dotyczy bezpośrednio – ułatwienia w umieszczaniu na statku powietrznym znaku rozpoznawczego o mniejszych wymiarach w przypadkach, o których mowa w projektowanym rozporządzeniu.  Dotyczy pośrednio – w przypadku zakupu nowo wybudowanego statku powietrznego od polskiego producenta możliwy krótszy czas oczekiwania i niższe koszty dla nabywcy z uwagi na zastosowanie przez producenta znaków rozpoznawczych do lotu próbnego bez konieczności rejestracji statku powietrznego. | | | | | |
| Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego | | | 1 | | | | | | | | Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze | | | | | | | | | | | | Dotyczy bezpośrednio – stosowanie przepisów projektowanego rozporządzenia w odniesieniu do rozpatrywania wniosków o wpis do rejestru i zgłoszeń zmiany danych rejestrowych, a także prowadzenia rejestru i wykazu znaków rozpoznawczych wykorzystywanych do lotów przez statki powietrzne niewpisane do rejestru. | | | | | |
| 1. **Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Konsultacje publiczne projektowanego rozporządzenia zostaną przeprowadzone 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.). Projekt zostanie zamieszczony, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulaminu pracy Rady Ministrów, w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, oraz na stronie Urzędu Lotnictwa Cywilnego.  Informacja o udostępnieniu projektowanego rozporządzenia zostanie przekazana do następujących podmiotów:  **I. Aerokluby:**  1) Aeroklub Warszawski, ul. Księżycowa 1, 01-935 Warszawa;  2) Aeroklub Białostocki, ul. Ciołkowskiego 2, 15-602 Białystok;  3) Aeroklub Bielsko-Bialski, ul. Cieszyńska 321, 43-300 Bielsko-Biała;  4) Aeroklub Bydgoski, ul. Biedaszkowo 28d, 85-157 Bydgoszcz;  5) Aeroklub Elbląski, ul. Lotnicza 8b, 82-300 Elbląg;  6) Aeroklub Gdański, ul. Powstańców Warszawy 36, 83-000 Pruszcz Gdański;  7) Aeroklub Gliwicki, Gliwice – Lotnisko, 44-100 Gliwice;  8) Aeroklub Jeleniogórski, Łomnicka – Lotnisko, 58-500 Jelenia Góra;  9) Aeroklub Kielecki, ul. Jana Pawła II 9, 26-001 Masłów;  10) Aeroklub Krainy Jezior, Lotnisko Wilamowo, 11-400 Kętrzyn;  11) Aeroklub Krakowski, al. Jana Pawła II 17, 30-969 Kraków;  12) Aeroklub Kujawski, ul. Toruńska 160, Inowrocław 88-100;  13) Aeroklub Lubelski, Lotnisko Radawiec, 21-030 Motycz;  14) Aeroklub Nowy Targ, ul. Lotników 1, 34-400 Nowy Targ;  15) Aeroklub Opolski, Polska Nowa Wieś – Lotnisko, 46-070 Komprachcice;  16) Aeroklub Ostrowski, Lotnisko Michałków skr. poczt. 126, 63-400 Ostrów Wielkopolski;  17) Aeroklub Podhalański z siedzibą w Łososinie Dolnej, Lotnisko Łososina Dolna, 33-314 Łososina Dolna;  18) Aeroklub Podkarpacki – Szkoła Lotnicza, ul. Żwirki i Wigury 9, 38-400 Krosno;  19) Aeroklub Polski, ul. Komitetu Obrony Robotników 39, 02-148 Warszawa;  20) Aeroklub Pomorski, ul. Pułku Lotniczego 17, 87-100 Toruń;  21) Aeroklub Poznański im. Wandy Modlibowskiej, Lotnisko Kobylnica 3, 62–006 Kobylnica;  22) Aeroklub Radomski, ul. Piastów 25, 26-660 Jedlińsk;  23) Aeroklub Rybnickiego Okręgu Węglowego, ul. Żorska 332, 44-200 Rybnik;  24) Aeroklub Słupski, ul. Kilińskiego 11, 76-200 Słupsk;  25) Aeroklub Stalowowolski, ul. Lotników 15, 37-415 Zaleszany;  26) Aeroklub Suwalski, ul. Kpt. Wojczyńskiego 1, 16-400 Suwałki;  27) Aeroklub Szczeciński, ul. Przestrzenna 10, 70-800 Szczecin;  28) Aeroklub Śląski, Lotnisko Muchowiec, 40-271 Katowice;  29) Aeroklub Warmińsko-Mazurski, ul. Sielska 34, 10-802 Olsztyn;  30) Aeroklub Włocławski im. Stanisława Skarżyńskiego, Lotnisko Kruszyn, 87-853 Kruszyn;  31) Aeroklub Wrocławski im. Płk. pil. Bolesława Orlińskiego – Oddział Aeroklubu Polskiego, ul. Grabiszyńska 57, 53-503 Wrocław;  32) Aeroklub Zagłębia Miedziowego, ul. Spacerowa 9, 59-301 Lubin;  33) Aeroklub Ziemi Lubuskiej, ul. Skokowa 18 a, 66-015 Przylep;  34) Aeroklub Ziemi Mazowieckiej, ul. Bielska 60, 09-400 Płock;  35) Aeroklub Ziemi Piotrkowskiej, ul. Przemysłowa 48, 97-300 Piotrków Trybunalski.  **II.** **Organizatorzy Pokazów Lotniczych, Dyrektorzy Pokazów Lotniczych:**  1) Żelazny Aerobatic Team, ul. Startowa 1, 62-006 Janikowo;  2) LIVE Sp. z o. o, ul. Piastowska 67, 80-363 Gdańsk;  3) Wojskowe Zakłady Lotnicze nr 2, ul. Szubińska 107, 85-915 Bydgoszcz;  4) Iławskie Centrum Sportu, Turystyki i Rekreacji, ul. Niepodległości 11B, 14-200 Iława;  5) 56. Baza Lotnicza, ul. Jacewska 73, 88-100 Inowrocław;  6) Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie, al. Jana Pawła II 39, 31-864 Kraków;  7) Lotnisko Krosno Sp. z o. o., ul. Franciszka Żwirki i Stanisława Wigury 8, 38-400 Krosno;  8) Centrum Kultury i Promocji Gminy Łososina Dolna, Łososina Dolna 400, 33-314 Łososina Dolna;  9) 33 Baza Lotnictwa Transportowego w Powidzu, płk pil. Grzegorz Kołodziejczyk, ul. Osiedle 6, 64-430 Powidz;  10) Aero Experience Dawid Walas, Al. Ujazdowskie 39/6, 00-540 Warszawa;  11) Lotnisko Leszno Sp. z o.o., ul. Szybowcowa 28, 64-100 Leszno;  12) 49 Baza Lotnicza w Pruszczu Gdańskim, ul. Powstańców Warszawy 28B, 83-000 Pruszcz Gdański;  13) Miejski Ośrodek Kultury w Świdniku, al. Lotników Polskich 24, 21-040 Świdnik;  14) 21 Baza Lotnictwa Taktycznego, ul. Połczyńska 32, 78-301 Świdnik;  15) Dowódca 7 Dywizjonu Lotniczego, JW4392 Nowy Glinik, 97-217 Lubochnia;  16) Skydive Wrocław Sp. z o.o., ul. Jutrosińska 18/9, 51-124 Wrocław;  17) Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie, ul. Lotników Polskich 1, 08-530 Dęblin;  18) Dowódca Brygady Lotnictwa Marynarki Wojennej, ul. Zielona 197, 81-117 Gdynia;  19) Prezydent Miasta Lublina, Plac Króla Władysława Łokietka 1, 20-109 Lublin;  20) Gminne Centrum Kultury, Czytelnictwa i Sportu w Szczurowej, ul. Rynek 4, 32-820 Szczurowa;  21) Stowarzyszenie Grupa Falco 2, Bulwar Filadelfijski 8/3, 87-100 Toruń;  22) Aeropact Sp. z o. o., ul. Bukowska 285/588, 60-189 Poznań;  23) MyPlace Sp. z o. o., ul. Młynarska 42, 01-171 Warszawa;  24) Dyrektor Lubuskiego Urzędu Wojewódzkiego, ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wielkopolski;  25) Dowódca 12. Bazy Bezzałogowych Statków Powietrznych, 78-650 Mirosławiec;  26) Związek Polskich Spadochroniarzy Poznań Sp. z o.o., ul. Traugutta 28b, 62-030 Luboń;  27) Wójt Gminy Potok Górny, Potok Górny 116, 23-423 Potok Górny;  28) Prezes Fundacji Dom Wschodni, ul. Starokrakowska 31 lok. 12, 26-600 Radom;  29) Agroturlot Sp. z o.o., Trzebicz Nowy 55, 66-530 Drezdenko;  30) Fundacja Szarża pod Krojantami, ul.18 Pułku Ułanów Pomorskich 7, 89-641 Krojanty;  31) 32 Baza Lotnictwa Taktycznego, ul. 9 Maja 95, 09-100 Łask;  32) 23 Baza Lotnictwa Taktycznego, ul. Wojska Polskiego, 05-300 Miński Mazowiecki;  33) KAGERO Publishing, ul. Akacjowa 100, os. Borek, 20-258 Lublin;  34) Wójt Gminy Poświętne, ul. Krótka 1, 05-326 Poświętne;  35) Lotnicza Amatorska Federacja Rzeczpospolitej Polskiej - LAF RP, ul. Orła Białego 12, 78-449 Borne Sulinowo;  36) Centralna Szkoła Szybowcowa Aeroklubu Polskiego, ul. Szybowników 28, 64-100 Leszno;  37) KTL AOPA POLAND, ul. Gen. Kaliskiego 57 lok. 11, 01-476 Warszawa.  **III. Organizacje produkujące statki powietrzne:**  **Szybowce:**  1) ZAKŁAD SZYBOWCOWY "JEŻÓW", ul. Długa 93, 58-521 Jeżów Sudecki;  2) Allstar PZL Glider Sp. z o.o., ul. Cieszyńska 325, 43-300 Bielsko-Biała;  3) AVIONIC Sp. J. B., ul. Stary Dwór 9, 43-436 Górki Wielkie.  **Samoloty/śmigłowce:**  1) Aero AT Sp. z o.o., ul. COP-u 2, 39-300 Mielec;  2) Polskie Zakłady Lotnicze Sp. z o.o., ul. Wojska Polskiego 3, 39-300 Mielec;  3) Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego PZL - Świdnik S.A., al. Lotników Polskich 1, 21-045 Świdnik;  4) Metal Master Sylwia Ładzińska, ul. Nowa 4, 58-562 Podgórzyn.  **Producenci urządzeń latających:**  1)Aeroprakt Manufacturing Sp. z o.o., ul. Zadziele 10, 32-406 Zakliczyn;  2) Lotnicze Zakłady Produkcyjno-Naprawcze "Aero-Kros" Sp. z o.o., ul. Lotników 20, 38-400 Krosno;  3) PPHU EKOLOT Małgorzata Słowik, ul. Akacjowa 118, 38-420 Korczyna;  4) Zakłady lotnicze 3Xtrim Sp. z o.o., ul. Tadeusza Regera 109, 43-382 Bielsko-Biała. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **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** | | | | - | | - | | - | | - | | | - | | - | - | | | - | | | - | | - | | - | 0 | | |
|  | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  |  | | |
| budżet państwa | | | | - | | - | | - | | - | | | - | | - | - | | | - | | | - | | - | | - | 0 | | |
| JST | | | | - | | - | | - | | - | | | - | | - | - | | | - | | | - | | - | | - | 0 | | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | | | - | | - | | - | | - | | | - | | - | - | | | - | | | - | | - | | - | 0 | | |
| **Wydatki ogółem** | | | | - | | - | | - | | - | | | - | | - | - | | | - | | | - | | - | | - | 0 | | |
| budżet państwa | | | | - | | - | | - | | - | | | - | | - | - | | | - | | | - | | - | | - | 0 | | |
| JST | | | | - | | - | | - | | - | | | - | | - | - | | | - | | | - | | - | | - | 0 | | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | | | - | | - | | - | | - | | | - | | - | - | | | - | | | - | | - | | - | 0 | | |
| **Saldo ogółem** | | | | - | | - | | - | | - | | | - | | - | - | | | - | | | - | | - | | - | 0 | | |
| budżet państwa | | | | - | | - | | - | | - | | | - | | - | - | | | - | | | - | | - | | - | 0 | | |
| JST | | | | - | | - | | - | | - | | | - | | - | - | | | - | | | - | | - | | - | 0 | | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | | | - | | - | | - | | - | | | - | | - | - | | | - | | | - | | - | | - | 0 | | |
| Źródła finansowania | | Nie dotyczy. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | | Projektodawca nie przewiduje, aby projektowane regulacje miały wpływ na sektor finansów publicznych. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 …… r.) | duże przedsiębiorstwa | | | | | | - | | - | | | | | - | | | | - | | | - | | | | - | | | - |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | | | | | | - | | - | | | | | - | | | | - | | | - | | | | - | | | - |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | | | | | | - | | - | | | | | - | | | | - | | | - | | | | - | | | - |
| W ujęciu niepieniężnym | duże przedsiębiorstwa | | | | | | Nie dotyczy. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | | | | | | Nie dotyczy. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | | | | | | Nie dotyczy. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Niemierzalne |  | | | | | | Nie dotyczy. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | | Brak wpływu projektowanych regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, a zwłaszcza mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.  Brak wpływu projektowanych regulacji 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:  Nie dotyczy. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na rynek pracy** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na rynek pracy. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na pozostałe obszary** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| środowisko naturalne  sytuacja i rozwój regionalny  inne: | | | | | demografia  mienie państwowe | | | | | | | | | | | | | | | informatyzacja  zdrowie | | | | | | | | |
| Omówienie wpływu | | Nie dotyczy. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Planowane wykonanie przepisówprojektowanego rozporządzenia nastąpi po wejściu w życie rozporządzenia. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ewaluacja efektów projektowanego rozporządzenia nastąpi po wejściu w życie rozporządzenia. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Brak. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |