|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nazwa projektu**  Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie klasyfikacji 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**  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** 05.04.2022 r.  **Źródło:**  art. 33 ust. 1 i 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1970, z późn. zm.).  **Nr w wykazie prac Ministra Infrastruktury**  211 | | | | | | | | | | | |
| **OCENA SKUTKÓW REGULACJI** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Jaki problem jest rozwiązywany?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Zgodnie z art. 2 ust. 8 rozporządzenia 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 zmieniającego 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 uchylającego 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, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem bazowym”, „Państwo członkowskie może podjąć decyzję o zwolnieniu ze stosowania niniejszego rozporządzenia projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji jednej lub większej liczby następujących kategorii statków powietrznych:   1. samoloty, inne niż samoloty bezzałogowe, mające nie więcej niż dwa siedzenia, mierzalną prędkość przeciągnięcia lub prędkość minimalną w locie ustalonym w konfiguracji do lądowania nieprzekraczającą 45 węzłów prędkości cechowanej i maksymalną masę startową (zwaną dalej „MTOM”) – zgodnie z rejestracją dokonaną przez państwo członkowskie – nie większą niż 600 kg w przypadku samolotu nieprzeznaczonego do lądowania na wodzie lub 650 kg w przypadku samolotu przeznaczonego do lądowania na wodzie, 2. śmigłowce, inne niż śmigłowce bezzałogowe, mające nie więcej niż dwa siedzenia i MTOM – zgodnie z rejestracją dokonaną przez państwo członkowskie – nie większą niż 600 kg w przypadku śmigłowca nieprzeznaczonego do lądowania na wodzie lub 650 kg w przypadku śmigłowca przeznaczonego do lądowania na wodzie, 3. szybowce, inne niż szybowce bezzałogowe, oraz motoszybowce, inne niż motoszybowce bezzałogowe, mające nie więcej niż dwa siedzenia i MTOM – zgodnie z rejestracją dokonaną przez państwo członkowskie – nie większą niż 600 kg.   Jednakże w odniesieniu do kategorii statków powietrznych, o których mowa w akapicie pierwszym, państwa członkowskie nie mogą podjąć takiej decyzji dotyczącej statków powietrznych, w odniesieniu do których wydano certyfikat, uznano, że wydano certyfikat zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 lub z niniejszym rozporządzeniem, lub w odniesieniu do których złożono deklarację zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.”.  Rzeczpospolita Polska dotychczas nie skorzystała z rozwiązania przewidzianego w art. 2 ust. 8 rozporządzenia bazowego (opt-out), co ogranicza rozwój podmiotów prowadzących działalność w zakresie projektowania, produkcji i obsługi technicznej statków powietrznych klasy urządzenia latające i pośrednio wpływa negatywnie na bezpieczeństwo w lotnictwie General Aviation (GA).  Aby spełnić wymagania dziś obowiązujących przepisów krajowych dotyczących urządzeń latających o maksymalnej masie startowej (MTOM) nieprzekraczającej 495 kg, producenci tych statków powietrznych m.in. ograniczają operacyjnie ilość zabieranego paliwa, co uniemożliwia użytkownikom tych statków powietrznych ich użytkowanie z maksymalną możliwą do zatankowania ilością paliwa i przekroczeniem MTOM, a to z kolei bezsprzecznie wpływa na obniżenie bezpieczeństwa wykonywanych operacji lotniczych.  Ponadto coraz częściej identyfikuje się zjawisko obchodzenia przepisów Unii Europejskiej w przedmiotowym zakresie i traktowanie samolotów seryjnie produkowanych jako konstrukcji amatorskich albo eksperymentalnych, co z jednej strony umożliwia zwolnienie zarówno producenta, jak i użytkownika statku powietrznego z niektórych wymagań związanych ze zdatnością do lotu takich statków powietrznych, a z drugiej strony nakłada ograniczenia dotyczące ich użytkowania wynikające z warunków spełnienia kryteriów, zgodnie z którymi do tych statków powietrznych nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia bazowego, co przekłada się na obniżenie bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Mając na uwadze wyżej wymienione okoliczności rekomendowanym rozwiązaniem jest określenie nowej klasyfikacji statków powietrznych przez wydanie nowych przepisów wykonawczych na podstawie art. 33 ust. 1 i 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1970, z późn.zm.), zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”, które umożliwią zakwalifikowanie statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 8 rozporządzenia bazowego, jako statków powietrznych klasy urządzenie latające i objecie ich przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze, tj. przepisami rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 marca 2013 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz. U. z 2019 r. poz. 1497), zwanego dalej „rozporządzeniem wyłączającym”.  Jednocześnie konieczne jest wprowadzenie zmian w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 czerwca 2013 r. w sprawie świadectw kwalifikacji (Dz. U. z 2021 r. poz. 1894) w zakresie dotyczącym uprawnień personelu lotniczego wykonującego operacje lotnicze statkami powietrznymi, o których mowa w art. 2 ust. 8 rozporządzenia bazowego.  Oczekiwanym efektem jest umożliwienie projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji samolotów, śmigłowców i szybowców, których MTOM jest nie większa niż 600 kg albo 650 kg w przypadku samolotu oraz śmigłowca przeznaczonego do lądowania na wodzie, zgodnie z rozporządzeniem wyłączającym. Wydawane, zgodnie z przepisami rozporządzenia wyłączającego przez podmioty wykonujące ocenę techniczną projektu, zatwierdzenia typu urządzeń latających będą stanowić dokumenty równoważne dla krajowych certyfikatów typu wydawanych dla konstrukcji ultralekkich w innych państwach.  Kolejnym oczekiwanym efektem jest uproszczenie klasyfikacji statków powietrznych i określenie warunków włączenia statków powietrznych do poszczególnych kategorii, w tym dostosowanie klasyfikacji statków powietrznych do zmian przepisów prawa Unii Europejskiej wynikających z rozpoczęcia stosowania rozporządzenia bazowego, które w załączniku I określa kategorie statków powietrznych, do których nie mają zastosowania przepisy tego rozporządzenia.  Przyjęcie projektowanej regulacji docelowo powinno zapewnić odpowiedni poziom bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, w szczególności w lotnictwie GA, a także umożliwić zrównoważony, nieograniczony barierami administracyjnymi rozwój branży lotnictwa ultralekkiego.  Brak możliwości osiągnięcia celów projektu w sposób inny niż zmiana obowiązujących przepisów. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Obecnie już 10 państw członkowskich Unii Europejskiej notyfikowało Komisji Europejskiej decyzję o wdrożeniu opt-out, w tym bezpośrednio sąsiadujące z Polską Czechy, Słowacja oraz Niemcy, a także Słowenia, która jest obok Czech i Słowacji dużym eksporterem statków powietrzny, o których mowa w art. 2 ust. 8 rozporządzenia bazowego. Rozwój własnych konstrukcji samolotów, śmigłowców i szybowców, których dotyczy decyzja opt-out, oraz legalny import takich konstrukcji z państw członkowskich UE wymaga wdrożenia odpowiednich przepisów krajowych oraz notyfikacji podjętej decyzji zgodnie z art. 2 ust. 11 rozporządzenia bazowego. W Czechach, Niemczech, Włoszech oraz wielu innych państwach członkowskich UE, a także Wielkiej Brytanii, lotnictwo ultralekkie, do którego zgodnie z regulacjami tych państw zalicza się również statki powietrzne podlegające opt-out, jest zderegulowane i podlega pod nadzór odpowiednio umocowanych prawnie stowarzyszeń, które również wydają certyfikaty typu dla takich statków powietrznych. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Podmioty, na które oddziałuje projekt** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Grupa | | | Wielkość | | | | | | | | Źródło danych | | | | | | | | | | | | Oddziaływanie | | | | | |
| Prezes ULC | | | 1 | | | | | | | | Ustawa − Prawo lotnicze | | | | | | | | | | | | Zgodnie z art. 21 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze do kompetencji Prezesa ULC należą wszystkie sprawy związane z lotnictwem cywilnym.  Oddziaływanie – nadzór w zakresie statków powietrznych objętych opt-out w związku z objęciem ich przepisami prawa krajowego. | | | | | |
| Minister Infrastruktury | | | 1 | | | | | | | | Ustawa – Prawo lotnicze;  Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937) | | | | | | | | | | | | Zgodnie z art. 16 ust. 1 i ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze minister właściwy do spraw transportu jest naczelnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach lotnictwa cywilnego, a także sprawuje nadzór nad polskim lotnictwem cywilnym w zakresie ustalonym ww. ustawie oraz w przepisach innych ustaw i umów międzynarodowych.  Oddziaływanie – rozszerzenie zakresu nadzoru nad Prezesem ULC w związku z objęciem przepisami prawa krajowego statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 8 rozporządzenia bazowego. | | | | | |
| Użytkownicy urządzeń latających | | | Kilkadziesiąt osób w skali roku | | | | | | | | Dane własne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego – ewidencja statków powietrznych, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze | | | | | | | | | | | | Oddziaływanie – możliwość nabycia i wpisania do ewidencji statków powietrznych, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze, statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 8 rozporządzenia bazowego. | | | | | |
| Podmioty wyspecjalizowane, wykonujące ocenę techniczną projektu, oceniające zdatność do lotu urządzeń latających, które zgłosiły działalność | | | Około 50 podmiotów | | | | | | | | Dane własne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego – na podstawie zgłoszeń działalności | | | | | | | | | | | | Oddziaływanie – zwiększenie kompetencji podmiotów wykonujące ocenę techniczną projektu w procesie projektowania i budowy urządzenia latającego w zakresie statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 8 rozporządzenia bazowego. | | | | | |
| Podmioty projektujące i produkujące urządzenia latające | | | Nieznana liczba | | | | | | | | Brak danych – działalność nie podlega zgłoszeniu | | | | | | | | | | | | Oddziaływanie – zwiększenie kompetencji podmiotów w procesie projektowania i produkcji statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 8 rozporządzenia bazowego. | | | | | |
| 1. **Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany zgodnie z trybem przewidzianym przepisami uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348).  Projekt został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny oraz stronie internetowej Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, a także przekazany do konsultacji z następującymi podmiotami:  **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, 88-100 Inowrocław;  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. 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;  4) WKK Andrzej Papiorek, ul. Strumieńska 829a, 43-385 Jasienica.  **Samoloty/śmigłowce:**  1) Zakłady Lotnicze Margański & Mysłowski S.A., ul. Strażacka 60, 43-300 Bielsko-Biała;  2) AIR-RES Aviation Sp. z o.o., Jasionka Lotnisko, 36-002 Jasionka;  3) 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) KOMPOL S.C., ul. Malawskiego 1/134, 02-641 Warszawa;  5) HMS AVIATION, ul. Lotników 20B, 38-400 Krosno;  6) Flyargo Sp. z o.o., al. Katowicka 11, 05-830 Wolica;  7) Aviation A. Trendak, Nowowiejska 26A, 96-313 Jaktorów Kolonia;  8) RYCAJ ENG Sp. z o.o., ul. Karabeli 4/57, 01-313 Warszawa.  **III. Podmioty wykonujące ocenę techniczną projektu:**   1. SKYDREAM Sp. z o.o., ul. Dworcowa 15A, 43-502 Czechowice-Dziedzice; 2. MIKROLOT Przemysław JURKIEWICZ, ul. Łyskowskiego 40B/27, 87-100 Toruń; 3. P.P.H.U. EKOLOT Małgorzata SŁOWIK, ul. Akacjowa 118, 38-420 Korczyna; 4. Andrzej KRASZEWSKI ZPHU „AIR ECHO”, ul. Poświatowskiej 17, 42-100 Kłobuck; 5. AEROPRAKT MANUFACTURING Sp. z o.o., ul. Zadziele 10 32-406 Zakliczyn; 6. AGROTEST Beata KOWALCZYK, ul. Poduchowna 1, Tłokinia Kościelna 62-860 Opatówek; 7. REMUS s.c. Andrzej Wybraniec, Hanna Wybraniec, Zygfryd Wybraniec, ul. Panewnicka 39a, 40-730 Katowice; 8. SKY-TECHNIC Dariusz KRZESIŃSKI, Mazańcowice 63, 43-391 Mazańcowice; 9. AERO TECHNIC Błażej ORLIŃSKI, ul. Leśna 4, 82-200 Malbork; 10. FUSIONCOPTER Sp. z o.o., Al. Krakowska 22A, 02-284 Warszawa; 11. AVIATION Artur Trendak., ul. Nowowiejskiego 26A, 96-313 Jaktorów – Kolonia; 12. GYROTECH INNOVATION IN AVIATION Sp. z o.o., Rogóźno 16C, 86-318 Rogóźno; 13. RYCAJ ENG Sp. z o.o., ul. Karabeli 4/57, 01-313 Warszawa; 14. STW Spółka Z Ograniczoną Odpowiedzialnością, ul. Repkowska 53, 08-300 Sokołów Podlaski; 15. J&J TEAM S.C. Jerzy Szałecki, Jarosław Teresiński, ul. Szybowników 28, 64-100 Leszno; 16. FLYARGO SP Z O.O., Aleja Katowicka 11, 05-830 Wolica / Warszawa; 17. MANUFAKTURA LOTNICZA Sp. z o.o., ul Leszczynowa 27/2, 05-506 MAGDALENKA; 18. AIR-POL Sp. z o.o. – Dział Certyfikacji, ul. Olszankowa 52, 05-120 Legionowo.   **IV. Stowarzyszenia:**   1. Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, ul. Orła Białego 12, 78-449 Borne Sulinowo; 2. AOPA Poland, Al. Jerozolimskie 81 lok. 7.10, 02-001 Warszawa; 3. Krajowe Towarzystwo Lotnicze AOPA POLAND, Lotnisko Babice, ul. Gen. Kaliskiego 57 lok. 11, 01-146; 4. Polski Klub Lotniczy ul. Świeradowska 43, 02-662 Warszawa (Uczelnia Łazarskiego); 5. Polskie Stowarzyszenie Motoszybowcowe, ul. Ustrzycka 1, 61-324 Poznań; 6. Polskie Stowarzyszenie Paralotniowe – PSP, ul. Nad Wisłą 4A, 04-987 Warszawa; 7. Polskie Stowarzyszenie Sportów Powietrznych, ul. Żytnia 15/12, 01-014 Warszawa; 8. Stowarzyszenie Instruktorów Lotniowych i Paralotniowych, ul. Rydygiera 11/4, 50-248 Wrocław; 9. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji – Krajowa sekcja lotnicza i technik kosmicznych - Zespół ds. lotnictwa lekkiego, ul. T. Czackiego 3/4, 00-045 Warszawa; 10. Stowarzyszenie Lotnictwa Eksperymentalnego EAA 991; ul. Mikołaja Kopernika 5, 33-300 Nowy Sącz; 11. Stowarzyszenie Mechaników Lotniczych „SML”, ul. Szkolna 28, 05-822 Milanówek; 12. Wielkopolskie Stowarzyszenie Lotnicze, ul. Międzychodzka 7C/9, 60-371 Poznań.   Konsultacje publiczne będą trwały 14 dni. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 | | Brak wpływu 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 | | | | | | Brak wpływu | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | | | | | | Zwiększenie konkurencyjności przedsiębiorstw zajmujących się produkcją, projektowaniem i obsługą urządzeń latających na rynku europejskim, przez dostosowanie przepisów regulujących funkcjonowanie tego sektora gospodarki do przepisów porównywalnych z przepisami obowiązującymi w innych państwach członkowskich UE. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | | | | | | Zwiększenie dostępności nowych typów urządzeń latających dla potencjalnych ich użytkowników.  Brak wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Niemierzalne |  | | | | | | Obecność polskich podmiotów na unijnym rynku urządzeń latających. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | | Brak dostępnych informacji o wielkości i wartości produkcji i rynku usług świadczonych z wykorzystaniem urządzeń latających. Urządzenie latające jako narzędzie służące wykonaniu usług nie jest notowane w danych ekonomicznych publikowanych przez organizacje rządowe czy pozarządowe.  Zmiana przepisów dotyczących urządzeń latających w 2018 r. spowodowała wzrost liczby wpisanych do ewidencji statków powietrznych, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze, rzędu kilkadziesiąt sztuk rocznie. Na podstawie danych widać przede wszystkim wzrost zainteresowania samolotami o MTOM 600 kg.  W związku z tym, że polski rynek producentów statków powietrznych jest bardzo ograniczony, trudno oszacować jak wzrośnie zainteresowanie nowymi statkami powietrznymi produkcji krajowej oraz jak otworzy się rynek innych państw członkowskich UE na takie konstrukcje z Polski. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na rynek pracy** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Projektowana regulacja powinna pozytywnie oddziaływać wpływ na rynek pracy. Rozwój urządzeń latających, a w szczególności ultralekkich samolotów o MTOM 600 kg, może zwiększyć liczbę przedsiębiorców prowadzących działalność w zakresie projektowania, produkcji i obsługi tych statków powietrznych, a tym samym zwiększyć liczbę osób zatrudnionych w branży lotniczej. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na pozostałe obszary** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| środowisko naturalne  sytuacja i rozwój regionalny  sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe | | | | | demografia  mienie państwowe  inne: | | | | | | | | | | | | | | | informatyzacja  zdrowie | | | | | | | | |
| Omówienie wpływu | | Objęcie przepisami krajowymi statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 8 rozporządzenia bazowego, w zakresie prowadzenia działalności polegającej na projektowaniu, produkcji i obsłudze urządzeń latających może zwiększyć liczbę przedsiębiorców funkcjonujących na rynku oraz zwiększyć ich efektywność kosztową. Przełoży się to na rozwój regionalny i nowe miejsca pracy. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Od dnia, w którym wejdzie w życie projektowane rozporządzenie. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| W konsekwencji wprowadzonych zmian przewiduje się na przestrzeni 5-7 lat rozwój segmentu lotnictwa przez zwiększenie liczby urządzeń latających wpisanych do ewidencji statków powietrznych, a także liczby producentów, podmiotów dokonujących oceny technicznej oraz obsługi urządzeń latających, przy niezmniejszonym poziomie bezpieczeństwa. Brak konieczności określenia mierników. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nie dotyczy. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |