|  |  |
| --- | --- |
| **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) | **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**
 |
| [x]  nie dotyczy |
| Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności). | [ ]  tak[ ]  nie[x]  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: |
| 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[x]  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. |