

<p><b>Nazwa projektu</b> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie klasyfikacji statków powietrznych</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> Dariusz Klimczak – Minister Infrastruktury</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Katarzyna Królewska, starszy specjalista w Departamencie Lotnictwa, Ministerstwo Infrastruktury (tel.: 22 630 10 95, e-mail: <a href="mailto:Katarzyna.Krolewska@mi.gov.pl">Katarzyna.Krolewska@mi.gov.pl</a>)</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 24.06.2024 r.</p> <p><b>Źródło:</b> art. 33 ust. 1 i 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r. poz. 2110 oraz z 2024 r. poz. 731).</p> <p><b>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury</b> 66</p>
---	---

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Zmiana przepisów ma na celu:

- 1) korektę ograniczenia masy dla szybowców oraz motoszybowców, które nie ma umocowania w obowiązujących przepisach;
- 2) zmiany w klasyfikacji statków powietrznych w celu dookreślenia szczegółowych warunków i wymagań dotyczących używania statków powietrznych kategorii specjalnej oraz klasyfikowanych jako urządzenie latające w kategorii kwalifikowanej, niekwalifikowanej oraz eksperymentalnej, w tym:
  - a) określenie maksymalnej liczby miejsc dla statków powietrznych kategorii specjalnej konstrukcji amatorskiej,
  - b) wyróżnienie nowej podkategorii UL-VTOL, która oznacza jednoosobowe niekwalifikowane urządzenie latające zdolne do pionowego startu i lądowania, o rozproszonym napędzie i masie własnej nie większej niż 70 kg;
- 3) objęcie klasyfikacją statków powietrznych o maksymalnej masie startowej, zwanej dalej „MTOM”, nie większej niż 600 kg, nieobjętych ważnym certyfikatem typu zgodnym z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”, które spełniają mające zastosowanie wymagania dla poświadczenia zdatności, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze, i które:
  - a) utraciły ważność certyfikatu albo zatwierdzenia typu lub dla których nie istnieje posiadacz certyfikatu albo zatwierdzenia typu, w przypadku typu, dla którego certyfikat albo zatwierdzenie typu zostało wydane przez właściwy organ albo przez inny uprawniony podmiot państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, albo
  - b) nie są zgodne, w wyniku wykonanych modyfikacji, z wydanym certyfikatem albo zatwierdzeniem typu, o którym mowa w lit. a, lub zatwierdzeniem zmiany w projekcie typu wydanym przez podmiot uprawniony do przeprowadzenia oceny technicznej projektu typu i wydania zatwierdzenia zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze.

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

Mając na uwadze wyżej wymienione okoliczności rekomendowanym rozwiązaniem jest wprowadzenie zmian do klasyfikacji statków powietrznych przez zmianę przepisów wydanych na podstawie art. 33 ust. 1 i 4 ustawy – Prawo lotnicze, tj. rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 sierpnia 2022 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 25).

Wprowadzenie projektowanych zmian uwzględnienia między innymi oczekiwania środowiska lotniczego dotyczące możliwości użytkowania zagranicznych używanych statków powietrznych, a także konieczność reakcji na sytuację faktyczną, jaka ma miejsce w lotnictwie General Aviation (GA), gdzie zgodnie z przepisami rozporządzenia w sprawie klasyfikacji statków powietrznych, statki powietrzne, które utraciły ważność certyfikatu albo zatwierdzenia typu, dla których nie istnieje posiadacz certyfikatu typu albo zatwierdzenia typu, albo które nie są zgodne z wydanym certyfikatem albo zatwierdzeniem typu, które spełniają mające zastosowanie wymagania dla poświadczenia zdatności, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze, nie są obecnie klasyfikowane w klasie urządzenie latające, a także nie są klasyfikowane w kategorii specjalnej ze względu na kryterium MTOM.

Oczekiwany efekt jest umożliwienie właścicielowi wpisania do ewidencji statków powietrznych prowadzonej przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego statku powietrznego spełniającego kryteria klasyfikacji jako urządzenie latające,

o którym mowa w akapicie powyżej, które obecnie są zarejestrowane w innych państwach, a ich użytkownicy muszą zgłaszać pobyt swoich statków powietrznych na pobyt stały w Polsce.

Kolejnym oczekiwanym efektem jest uproszczenie klasyfikacji statków powietrznych i określenie warunków włączenia statków powietrznych do poszczególnych kategorii, z uwzględnieniem przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 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 22.08.2012, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem bazowym”, które w załączniku I określa kategorie statków powietrznych, do których nie mają zastosowania przepisy tego rozporządzenia.

Określenie maksymalnej liczby miejsc dla statków powietrznych kategorii specjalnej konstrukcji amatorskiej ma na celu zapewnienie, że będzie to konstrukcja, której operacje będą wiązać się z niskim ryzykiem dla bezpieczeństwa lotniczego, podobnie jak to ma miejsce w innych państwach, co wypełnia przepis art. 2 ust. 3 lit. d rozporządzenia bazowego.

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.

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

W innych państwach członkowskich Unii Europejskiej, w tym bezpośrednio sąsiadujących z Polską – w Czechach, Słowacji oraz Niemczech, a także w Słowenii, która jest również obok tych państw dużym eksporterem statków powietrznych klasyfikowanych jako ultralekkie (urządzenia latające), statki powietrzne nieobjęte ważnym certyfikatem typu zgodnym z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze, oraz innym krajowym certyfikatem albo zatwierdzeniem typu, które utraciły ważność certyfikatu albo zatwierdzenia typu, dla których nie istnieje posiadacz certyfikatu typu albo zatwierdzenia typu, albo które nie są zgodne z wydanym certyfikatem albo zatwierdzeniem typu, są klasyfikowane jako spełniające kryteria załącznika I do rozporządzenia bazowego. W konsekwencji polscy nabywcy takich używanych zagranicznych statków powietrznych, które obecnie nie mogą być wpisane do polskiej ewidencji statków powietrznych muszą je rejestrować w innych państwach albo pozostawić w rejestrze państwa poprzedniego właściciela z zastrzeżeniem, że spełniają mające zastosowanie wymagania dla poświadczenia zdatności, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze.

Regulacje dotyczące określenia maksymalnej liczby miejsc dla statków powietrznych konstrukcji amatorskiej występują w przepisach innych państw, np. Wielkiej Brytanii czy Szwecji. Na poziomie rozporządzenia bazowego wskazano jedynie w sposób ogólny, że powinna to być konstrukcja, której operacje będą się wiązać z niskim ryzykiem dla bezpieczeństwa lotniczego.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Minister Infrastruktury	1	Ustawa – Prawo lotnicze; Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2725)	Zgodnie z art. 16 ust. 1 i 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 w ustawie – Prawo lotnicze oraz w przepisach innych ustaw i umów międzynarodowych. Oddziaływanie – rozszerzenie zakresu nadzoru nad Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego w związku z objęciem przepisami prawa krajowego statków powietrznych,

			o których mowa w art. 2 ust. 8 rozporządzenia bazowego.
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1	Ustawa – Prawo lotnicze	Zgodnie z art. 21 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze do kompetencji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego należą wszystkie sprawy związane z lotnictwem cywilnym. Oddziaływanie – nadzór w zakresie statków powietrznych objętych opt-out w związku z objęciem ich przepisami prawa krajowego.
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, używanych statków powietrznych, które utraciły ważność krajowego certyfikatu albo zatwierdzenia typu, dla których nie istnieje posiadacz takiego certyfikatu typu albo zatwierdzenia typu, albo statków powietrznych które nie są zgodne z wydanym certyfikatem albo zatwierdzeniem typu, które spełniają mające zastosowanie wymagania techniczne, specyfikacje certyfikacyjne albo normy, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze.
Podmioty projektujące i produkujące urządzenia latające	Nieznana liczba	Brak danych – działalność nie podlega zgłoszeniu	Oddziaływanie – dookreślenie kompetencji podmiotów w procesie projektowania i produkcji statków powietrznych, które nie są zgodne z wydanym krajowym certyfikatem albo zatwierdzeniem typu.
Podmioty uprawnione do przeprowadzenia oceny technicznej projektu typu wyrobu i wydania zatwierdzenia typu	Około 20 podmiotów	Dane własne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego – wykaz podmiotów zatwierdzających, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze	Oddziaływanie – dookreślenie kompetencji podmiotów zatwierdzających w procesie przeprowadzenia oceny technicznej projektu typu wyrobu albo jego zmiany i wydania zatwierdzenia typu albo zatwierdzenia zmiany.

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

Konsultacje publiczne 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 2022 r. poz. 348).

Treść projektu zostanie podana do publicznej wiadomości przez udostępnienie, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) i § 52 uchwały nr 190 Rady

Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt zostanie również udostępniony na stronie internetowej Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Informacja o udostępnieniu projektu 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, 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 Suwałki, 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. Grabiszewska 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;
- 4) Polskie Zakłady Lotnicze Sp. z o. o., ul. Wojska Polskiego 3, 39-300 Mielec.

##### **Producenci urządzeń latających oraz podmioty zatwierdzające:**

- 1) Aeroprakt Manufacturing Sp. z o.o., ul. Zadziele 10, 32-406 Zakliczyn;
- 2) Mikrolot Przemysław Jurkiewicz, ul. Łyskowskiego 40b/27, 87-100 Toruń;



pozostałe jednostki (oddzielnie)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Źródła finansowania		Wejście w życie projektowanej regulacji nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.										
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Nie dotyczy.										
<b>7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe</b>												
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	Nowa regulacja zapewni zwiększenie dostępności używanych urządzeń latających dla potencjalnych ich użytkowników, co stanowi również o rozwoju lotnictwa ultralekkiego w kraju w zakresie usług związanych z ich użytkowaniem.										
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu projektowanej regulacji na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.										
Niemierzalne	Umożliwienie wprowadzenia na rynek urządzeń latających wyrobów wyprodukowanych w pojedynczych egzemplarzach w celach innych niż badawcze, naukowe i eksperymentalne.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		<p>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.</p> <p>Zmiana w 2022 r. przepisów w sprawie klasyfikacji statków powietrznych, dotyczących urządzeń latających 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.</p> <p>W związku z tym, że polski rynek producentów statków powietrznych klasyfikowanych jako urządzenia latające jest bardzo ograniczony, a obecnie nie można wpisywać do ewidencji urządzeń latających o MTOM powyżej 300 kg, które nie posiadają zatwierdzenia typu i nie zostały wpisane na listę typów zatwierdzonych zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze, trudno oszacować jak wzrośnie zainteresowanie używanymi urządzeniami latającymi, które utraciły ważność krajowego certyfikatu albo zatwierdzenia typu, dla których nie istnieje posiadacz takiego certyfikatu typu albo zatwierdzenia typu, albo urządzeniami latającymi, które nie są zgodne z wydanym certyfikatem albo zatwierdzeniem typu.</p>										
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>												
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy												
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).						<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" 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
--	---

Komentarz:  
Nie dotyczy.

### 9. Wpływ na rynek pracy

Projektowana regulacja powinna pozytywnie oddziaływać wpływ na rynek użytkowników używanych urządzeń latających. Rozwój lotnictwa rekreacyjno – sportowego z użyciem urządzeń latających, a w szczególności ultralekkich samolotów o MTOM 600 kg, może zwiększyć liczbę przedsiębiorców prowadzących działalność w zakresie projektowania, produkcji i obsługi takich statków powietrznych, a tym samym zwiększyć liczbę osób zatrudnionych w branży lotniczej.

### 10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input checked="" type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
---	--	---

Omówienie wpływu	<p>Objęcie przepisami krajowymi używanych statków powietrznych klasyfikowanych jako urządzenia latające, które utraciły ważność krajowego certyfikatu albo zatwierdzenia typu, dla których nie istnieje posiadacz takiego certyfikatu typu albo zatwierdzenia typu, albo statków powietrznych które nie są zgodne z wydanym certyfikatem albo zatwierdzeniem typu może zwiększyć zainteresowanie i rozwój lotnictwa rekreacyjno – sportowego z użyciem urządzeń latających i zwiększyć zapotrzebowanie na wyroby krajowe, jeżeli będą konkurencyjne jakościowo i cenowo. To z kolei może wpłynąć na zwiększenie liczby przedsiębiorców prowadzących działalność w zakresie projektowania, produkcji i obsługi takich statków powietrznych, a tym samym zwiększyć liczbę osób zatrudnionych w branży lotniczej.</p>
------------------	--

### 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wykonanie przepisów projektowanego rozporządzenia nastąpi z dniem jego wejścia w życie.

### 12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

W konsekwencji wprowadzonych zmian przewiduje się rozwój segmentu lotnictwa ultralekkiego przez zwiększenie liczby użytkowników urządzeń latających wpisanych do ewidencji statków powietrznych, przy niezmnieszonej poziomie bezpieczeństwa.

Brak konieczności określenia mierników.

### 13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Nie dotyczy.