

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 13 kwietnia 2011 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego
uprawiania żeglugi przez statki morskie²⁾**

Na podstawie art. 29 ust. 1 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 sierpnia 2005 r. w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie (Dz. U. Nr 174, poz. 1452 oraz z 2006 r. Nr 73, poz. 515) wprowadza się następujące zmiany:

1) po § 1 dodaje się § 1a w brzmieniu:

„§ 1a. Dla statków przeznaczonych do celów sportowych, rekreacyjnych lub turystycznych, przepisy rozporządzenia stosuje się w zakresie wyposażenia niezbędnego dla bezpiecznego uprawiania żeglugi, o którym mowa w § 7 i 21.”;

2) w § 2 w ust. 1:

a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) statków przeznaczonych do celów sportowych, rekreacyjnych lub turystycznych, o długości całkowitej nie większej niż 15 m i przewożących nie więcej niż 12 pasażerów, które nie są używane do prowadzenia działalności polegającej na: odpłatnym czarterowaniu statku z załogą, odpłatnym przewozie osób lub odpłatnych rejsach szkoleniowych,”

b) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) statków niepodlegających wpisowi do rejestru okrętowego, rejestru statków morskich lub polskiego rejestru jachtów;”;

3) w § 7:

a) w ust. 1 dodaje się pkt 8 i 9 w brzmieniu:

„8) kategoria E1 – statki przeznaczone do celów sportowych, rekreacyjnych lub turystycznych o długości całkowitej powyżej 15 m, inne niż kategorii E2;

9) kategoria E2 – statki przeznaczone do celów sportowych, rekreacyjnych lub turystycznych, przewożące nie więcej niż 12 pasażerów, używane do prowadzenia działalności polegającej na: odpłatnym czarterowaniu statku z załogą, odpłatnym przewozie osób lub odpłatnych rejsach szkoleniowych.”

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Przepisy niniejszego rozporządzenia dokonują w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy (wersja przekształcona) (Dz. Urz. UE L 323 z 03.12.2008, str. 33).

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 107, poz. 732 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 171, poz. 1055, z 2009 r. Nr 63, poz. 519, Nr 92, poz. 753 i Nr 98, poz. 817 oraz z 2010 r. Nr 127, poz. 857.

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Ilekroć wyposażenie w środki ratunkowe uzależnione jest od długości statku, przyjmuje się jego długość pomiarową określoną przepisami Międzynarodowej konwencji o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r., sporządzonej w Londynie dnia 23 czerwca 1969 r. (Dz. U. z 1983 r. Nr 56, poz. 247 i 248), a w przypadku statków kategorii E1 oraz E2 przyjmuje się ich długość całkowitą.”;

4) w § 17 dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. Na statku pasażerskim powinny być wyznaczone osoby do pomocy pasażerom w sytuacjach zagrożenia. Osoby te podczas alarmów i w sytuacjach zagrożenia powinny być łatwo identyfikowalne oraz potrafić skutecznie komunikować się z pasażerami w języku, którym posługują się pasażerowie lub w języku angielskim. W przypadku, gdy komunikacja werbalna jest nieskuteczna, osoby te powinny móc porozumieć się z pasażerami przy pomocy innych środków.”;

5) w § 21 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. W przypadku statków kategorii E1 i E2, o długości całkowitej nie większej niż 24 m, plan ochrony przeciwpożarowej zastępuje się wykazem sprzętu gaśniczego, który określa rodzaj i liczbę tego sprzętu. Przepisy ust. 1 – 3 stosuje się odpowiednio.”.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 2 miesięcy od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

W porozumieniu:

MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH
i ADMINISTRACJI

UZASADNIENIE

Na podstawie art. 29 ust. 1 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o bezpieczeństwie morskim”, proponuje się zmianę przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 sierpnia 2005 r. w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie (Dz. U. Nr 174, poz. 1452, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem”, rozszerzając zakres obowiązywania rozporządzenia w zakresie wyposażenia na morskie statki przeznaczone do celów sportowych, rekreacyjnych lub turystycznych, a używane wyłącznie do celów sportowych lub rekreacyjnych o długości całkowitej powyżej 15 m, albo, niezależnie od długości całkowitej, do prowadzenia działalności polegającej na: odpłatnym czarterowaniu statku z załogą, odpłatnym przewozie osób, odpłatnych rejsach szkoleniowych. Zmiany nie będą jednak wprowadzane w stosunku do aktualnie obowiązujących przepisów dotyczących statków morskich przeznaczonych do celów sportowych lub rekreacyjnych o długości całkowitej do 15 m, które nie są używane do prowadzenia działalności polegającej na: odpłatnym czarterowaniu statku z załogą, odpłatnym przewozie osób, odpłatnych rejsach szkoleniowych, które zostaną wyłączone spod obowiązywania przepisów rozporządzenia.

Ponadto rozporządzenie ma na celu dostosowanie wymagań dotyczących komunikacji na statku, do wymogów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy (Dz. Urz. UE L 323 z 3.12.2008, str. 33), zwanej dalej „dyrektywą 2008/106/WE”.

Nowelizacja nie jest spowodowana zmianami Konwencji SOLAS, w szczególności jej rozdziału V. Zmiany te nie mają wpływu na treść rozporządzenia.

Zgodnie z art. 3 ustawy o bezpieczeństwie morskim przepisy ustawy stosuje się do statków o polskiej przynależności, czyli również do morskich statków przeznaczonych do celów sportowych lub rekreacyjnych. Statki takie mogą być jednak używane do celów sportowych lub rekreacyjnych, albo do prowadzenia działalności polegającej w szczególności na: odpłatnym czarterowaniu statku z załogą, odpłatnym przewozie osób, odpłatnych rejsach szkoleniowych, co w takim przypadku sprawia, że podlegają m. in. przepisom o przewozie pasażerów w rozumieniu ustawy z dnia 18 września 2001 r. - Kodeks morski (Dz. U. z 2009 r. Nr 217, poz. 1689 oraz z 2010 r. Nr 127, poz. 857).

Zgodnie z przepisami ustawy o bezpieczeństwie morskim, armator lub właściciel statku jest obowiązany zgłosić jednostkę do inspekcji, a organ inspekcyjny, na podstawie pozytywnych wyników inspekcji, wydaje dokument bezpieczeństwa statku. Aktualnie sprawy związane z bezpieczeństwem żeglugi morskich statków sportowych o długości całkowitej

www.inforlex.pl

do 24 m, czyli m.in. wydawanie kart bezpieczeństwa dla takich jednostek, regulują rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie inspekcji i dokumentów bezpieczeństwa statku morskiego (Dz. U. Nr 144, poz. 1211, z późn. zm.), zwane dalej „rozporządzeniem w sprawie inspekcji i dokumentów bezpieczeństwa statku morskiego”, oraz zarządzenia porządkowe dyrektorów urzędów morskich, stanowiące prawo miejscowe, wydane na podstawie art. 48 ust. 6 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502, z późn. zm.). Przepisy te zwalniają z konieczności poddawania inspekcjom statków morskich używanych do celów sportowych lub rekreacyjnych o długości całkowitej nie większej niż 15 m, które nie są używane do prowadzenia działalności gospodarczej. Statki takie są zwolnione z obowiązku posiadania karty bezpieczeństwa, a odpowiedzialność za właściwe wyposażenie jednostki pozostaje w gestii kapitana. Aspekty związane z bezpiecznym uprawianiem żeglugi przez morskie statki przeznaczone do celów sportowych lub rekreacyjnych o długości całkowitej 24 m i powyżej oraz do prowadzenia działalności gospodarczej nie są regulowane żadnymi przepisami szczegółowymi.

Do niedawna jedynymi statkami morskimi używanymi do sportu lub rekreacji o długości całkowitej 24 m i powyżej były statki szkoleniowe prowadzące działalność w zakresie szkolenia młodych adeptów szkół morskich. Wymagania dotyczące bezpieczeństwa żeglugi takich statków ustalał każdorazowo, odpowiednio do portu macierzystego jednostki, właściwy dyrektor urzędu morskiego, kierując się po części swoimi zarządzeniami porządkowymi w sprawie bezpieczeństwa żeglugi morskich statków sportowych o długości całkowitej do 24 m, odpowiednio dostosowując wymagania do wielkości jachtu. Ponadto kierowano się przepisami kodeksu LSA (Life Saving Appliances), będącego częścią Konwencji SOLAS. W praktyce dyrektorzy urzędów morskich przeprowadzali inspekcję statku morskiego zgodnie z rozporządzeniem w sprawie inspekcji i dokumentów bezpieczeństwa statku morskiego, na podstawie którego wydawana była karta bezpieczeństwa z wyszczególnionymi wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa żeglugi oraz minimalnym składem załogi. Przy wydawaniu karty bezpieczeństwa organy inspekcyjne kierowały się przepisami ogólnymi dotyczącymi inspekcji oraz swoim doświadczeniem w zakresie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi.

Z uwagi na odnotowany w ostatnim okresie wzrost, ilości morskich statków przeznaczonych do celów sportowych lub rekreacyjnych, coraz liczniej rejestrujących się pod polską banderą oraz mając na względzie przypadki zdarzeń morskich z udziałem takich statków, konieczne jest utworzenie podstaw prawnych dotyczących bezpiecznego uprawiania żeglugi przez przedmiotowe statki. Proponuje się wprowadzenie zmian do niniejszego rozporządzenia, dając dyrektorom urzędów morskich podstawę do wykonywania ustawy

o bezpieczeństwie morskim w zakresie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez przedmiotowe statki morskie używane do celów sportowych lub rekreacyjnych, bądź prowadzenia działalności polegającej na: odpłatnym czarterowaniu statku z załogą, odpłatnym przewozie osób, odpłatnych rejsach szkoleniowych.

Proponuje się włączyć statki przeznaczone do celów sportowych, rekreacyjnych lub turystycznych, a używanych wyłącznie do celów sportowych lub rekreacyjnych o długości całkowitej powyżej 15 m, albo do prowadzenia działalności polegającej na: odpłatnym czarterowaniu statku z załogą, odpłatnym przewozie osób, odpłatnych rejsach szkoleniowych gospodarczej (o dowolnej długości) do niniejszego rozporządzenia tylko w zakresie wyposażenia niezbędnego dla bezpiecznego uprawiania żeglugi. Propozycja wprowadzenia nowego brzmienia w § 2 w ust. 1 w pkt 2 w rozporządzeniu ma na celu wyłączenie spod obowiązywania przepisów rozporządzenia statków przeznaczonych do celów sportowych, rekreacyjnych lub turystycznych o długości całkowitej nie większej niż 15 m, które nie są używane do prowadzenia działalności polegającej na: odpłatnym czarterowaniu statku z załogą, odpłatnym przewozie osób, odpłatnych rejsach szkoleniowych, zachowując aktualny stan prawny w tym zakresie. Obecnie statki takie nie mają nałożonego administracyjnymi przepisami obowiązku posiadania Karty Bezpieczeństwa. Zachowanie odpowiedniego dla danego statku poziomu bezpieczeństwa zostało nałożone na kapitanów takich jednostek. Przy uprawianiu rekreacyjnego żeglarstwa takimi statkami, wymagania administracyjne w zakresie wyposażenia zostały zmniejszone do niezbędnego minimum w 2007 r. i rozporządzenie nie ma na celu dokonywania zmian w tym zakresie. Ponadto, w celu umożliwienia wprowadzenia powyższych zmian, § 2 ust. 1 pkt 4 rozporządzenia otrzymuje nowe brzmienie poprzez dodanie „polskiego rejestru jachtów”. W chwili obecnej statki objęte obowiązkiem wpisu do polskiego rejestru jachtów były wyłączone spod obowiązywania rozporządzenia. Rozporządzenie przewiduje włączenie części tych statków, które mają długość całkowitą powyżej 15 m lub są używane do prowadzenia działalności polegającej na: odpłatnym czarterowaniu statku z załogą, odpłatnym przewozie osób, odpłatnych rejsach szkoleniowych.

W § 7 w ust. 1 w pkt 8 i w pkt 9 w rozporządzeniu proponuje się dodać dwie nowe kategorie statków E1 i E2. Kategoria E1 obejmować będzie statki przeznaczone do celów sportowych, rekreacyjnych lub turystycznych o długości całkowitej 15 m i więcej, używanych wyłącznie do celów rekreacyjnych lub turystycznych. Do kategorii E2 zaliczone będą statki przeznaczone do celów sportowych, rekreacyjnych lub turystycznych, ale używane do prowadzenia działalności, polegającej na: odpłatnym czarterowaniu statku z załogą, odpłatnym przewozie osób, odpłatnych rejsach szkoleniowych, które przewożą nie więcej niż 12 pasażerów. W związku, że statki przeznaczone do celów sportowych, rekreacyjnych

lub turystycznych o długości całkowitej nie większej niż 15 m, które nie są używane do prowadzenia działalności polegającej na: odpłatnym czarterowaniu statku z załogą, odpłatnym przewozie osób, odpłatnych rejsach szkoleniowych zostaną wyłączone z rozporządzenia, nie będą uwzględnione w nowo wprowadzonych kategoriach. Wprowadzenie dodatkowych kategorii statków pozwoli dyrektorom urzędów morskich określać liczbę, rodzaj i rozmieszczenie środków i urządzeń ratunkowych, minimalny zestaw urządzeń nawigacyjnych, radiowych i środków sygnałowych na tych statkach. W chwili obecnej dyrektorzy urzędów morskich określają w taki sposób przedmiotowe wyposażenie i jego rozmieszczenie dla takich statków, jak: statki pasażerskie, statki towarowe, statki rybackie oraz statki specjalistyczne, nie podlegające Konwencji SOLAS.

Zmiana zaproponowana w § 7 w ust. 4 w rozporządzeniu wynika z rozbieżności w określaniu długości statków przeznaczonych do celów sportowych i rekreacyjnych, a statków innych kategorii wyszczególnionych w § 7 ust. 1.

Rodzaj, liczbę i rozmieszczenie sprzętu gaśniczego na statku ustala i zatwierdza dyrektor urzędu morskiego w sporządzonym przez armatora „planie ochrony przeciwpożarowej”. Mając na uwadze mniejsze statki warunek posiadania: „planu ochrony przeciwpożarowej” znacznie zawyży koszty utrzymania takich jednostek. Dla statków kategorii E1 i E2 o długości całkowitej poniżej 24 m proponuje się zastąpić wymóg posiadania planu ochrony przeciwpożarowej „wykazem sprzętu gaśniczego”. Wykaz taki będzie określał rodzaj i liczbę takiego sprzętu, a procedury opracowania, zatwierdzania i przechowywania pozostaną takie, jak dla „planu ochrony przeciwpożarowej”. Odpowiedni zapis proponuje się dodać w § 21 jako nowy ust. 4 w rozporządzeniu.

Nowelizacja rozporządzenia umożliwi dyrektorom urzędów morskich m. in. określenie liczby, rodzaju i rozmieszczenia środków i urządzeń ratunkowych, rodzaju wyposażenia środków ratunkowych dla poszczególnych statków oraz minimalny zestaw urządzeń nawigacyjnych, radiowych i środków sygnałowych dla tych statków. Wprowadzenie zmian pozwoli na utrzymanie zasady równego traktowania osób i podmiotów, w tym przypadku armatorów statków przy zachowaniu odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa żeglugi morskich statków przeznaczonych do celów sportowych, rekreacyjnych lub turystycznych, a używanych wyłącznie do celów sportowych lub rekreacyjnych, albo do prowadzenia działalności polegającej na: odpłatnym czarterowaniu statku z załogą, odpłatnym przewozie osób, odpłatnych rejsach szkoleniowych.

Ponadto, w wyniku audytu, jaki w polskiej administracji morskiej przeprowadziła na polecenie Komisji Europejskiej, Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), stwierdzono szereg uchybień wobec dyrektywy 2008/106/WE. Jednym z nich była niepełna implementacja art. 18 lit. c ww. dyrektywy 2008/106/WE. Przepis ten zobowiązuje państwa

www.inforlex.pl

członkowskie do zapewnienia tego, by na statkach pasażerskich wyznaczone były osoby do pomocy pasażerom w sytuacjach zagrożenia. Przepis wymaga również, by osoby te były łatwo identyfikowalne oraz posiadały kompetencje językowe na poziomie umożliwiającym skuteczne porozumiewanie się z pasażerami, szczególnie w sytuacjach zagrożenia i podczas alarmów próbnych.

W związku z zaleceniami po audycie EMSA, dotyczącymi prawidłowego wdrożenia dyrektywy 2008/106/WE proponuje się wprowadzić w § 17 dodatkowy ust. 7 w rozporządzeniu. Przepis ten stanowi o konieczności wyznaczenia na statkach osób do pomocy pasażerom w sytuacjach zagrożenia. Wyznaczone osoby zapewnić powinny komunikację z pasażerami w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa, przekazywanie pasażerom instrukcji bezpieczeństwa, wydawanie podstawowych poleceń podczas udzielania pasażerom pomocy, jak również udzielanie w tym zakresie wskazówek członkom załogi. Kompetencje te powinny obejmować porozumiewanie się w języku angielskim na poziomie podstawowym lub w języku, którym posługują się pasażerowie przewożeni na danej trasie. W przypadku, gdy w sytuacji zagrożenia komunikacja werbalna jest niemożliwa lub nieskuteczna, osoby te powinny potrafić porozumiewać się z pasażerami przy pomocy innych środków, np.: sygnałów ręcznych, pokazywania, zwracania uwagi na zlokalizowanie instrukcji, miejsc zbiórki, urządzeń ratowniczych lub dróg ewakuacyjnych.

Proponowane zmiany zapewnią spełnienie wymagań nałożonych dyrektywą 2008/106/WE na Państwa Członkowskie zapewniając, że na statkach pasażerskich wyznaczone będą osoby do pomocy pasażerom w sytuacjach zagrożenia.

Rozporządzenie nie przewiduje przepisów przejściowych, ponieważ do katalogu wyłączonych dotychczas statków sportowych wchodziły również statki rekreacyjne i turystyczne. W stosunku do tych statków obowiązują przepisy w zakresie bezpiecznego uprawiania żeglugi wydane na podstawie innej ustawy (ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502, z późn. zm.)) i nie były objęte do tej pory tym zakresem przedmiotowego rozporządzenia. W celu umożliwienia właściwego zapoznania się armatorów i właścicieli jednostek statków sportowych, rekreacyjnych i turystycznych, proponuje się 2-miesięczny okres wejścia w życie rozporządzenia od dnia ogłoszenia.

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych. Nie istnieje również konieczność przedstawiania rozporządzenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 12a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn.zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), rozporządzenie zostało udostępnione na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury. Podczas prac nad rozporządzeniem do Ministerstwa Infrastruktury nie wpłynęły żadne zgłoszenia zainteresowania pracami nad rozporządzeniem w trybie ustawy o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Rozporządzenie jest zgodne z przepisami prawa Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje regulacja

Regulacja będzie miała wpływ na dyrektorów urzędów morskich oraz armatorów i właścicieli statków morskich przeznaczonych do celów sportowych, rekreacyjnych lub turystycznych. Podmioty będą zobowiązane do przestrzegania warunków bezpieczeństwa określonych przez dyrektorów urzędów morskich. Zmiana będzie miała pozytywny wpływ na bezpieczeństwo uprawiania żeglugi przedmiotowych statków na wodach morskich. Zmianie nie ulegną obowiązujące przepisy dotyczące bezpieczeństwa uprawiania żeglugi przez statki morskie używane wyłącznie do celów sportowych lub rekreacyjnych o długości całkowitej do 15 m.

2. Konsultacje społeczne

1. Polski Związek Żeglarski,
2. Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego,
3. Związek Armatorów Polskich,
4. Polski Rejestr Statków S.A.,
5. Urząd Morski w Gdyni,
6. Urząd Morski w Słupsku,
7. Urząd Morski w Szczecinie,
8. Polska Izba Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych,
9. Stowarzyszenia Armatorów Jachtowych,
10. Gdańska Federacja Żeglarska,
11. Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa,
12. Krajowa Izba Gospodarki Morskiej,
13. Towarzystwo Żeglarskie Bryfok.

W wyniku konsultacji społecznych zgłoszono uwagi dotyczące ogólnych działań administracji morskiej w sprawach żeglarstwa morskiego. Tematyka tych uwag wybiegała poza zakres proponowanych regulacji. Podmioty, które zgłosiły uwagi zostały poinformowane ponownie o obszarze, w którym zaproponowano zmiany. Przesłano również wyjaśnienia w zakresie intencji projektodawcy dotyczących nowelizacji przedmiotowego rozporządzenia.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki

Regulacja nie będzie miała wpływu na konkurencyjność gospodarki.

6. Wpływ regulacji na przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw

Regulacja nie będzie miała wpływu na przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Regulacja nie będzie miała wpływu na sytuację i rozwój regionalny.