

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 2020 r.

w sprawie tymczasowego zezwolenia na lot dla obcego statku powietrznego

Na podstawie art. 145a ust. 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2019 r. poz. 1580 i 1495 oraz z 2020 r. poz. 284) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) informacje, jakie ma zawierać wniosek o tymczasowe zezwolenie na lot dla obcego statku powietrznego;
- 2) dokumenty dołączane do wniosku o tymczasowe zezwolenie na lot dla obcego statku powietrznego;
- 3) wzór tymczasowego zezwolenia na lot dla obcego statku powietrznego.

§ 2. 1. Wniosek o tymczasowe zezwolenie na lot dla obcego statku powietrznego zawiera:

- 1) dane wnioskodawcy obejmujące:
 - a) firmę albo imię i nazwisko, jeżeli wnioskodawcą jest osobą fizyczną,
 - b) adres korespondencyjny,
 - c) numer telefonu,
 - d) adres poczty elektronicznej albo numer faksu;
- 2) dane statku powietrznego obejmujące:
 - a) znak przynależności państwowej i znak rejestracyjny,
 - b) typ i numer fabryczny,
 - c) kategorię,
 - d) maksymalną masę startową (MTOM);
- 3) dane dotyczące planowanego lotu obejmujące:
 - a) cel,
 - b) okres wykonywania,
 - c) trasę lub rejon wykonywania;
- 4) imiona i nazwiska członków załogi statku powietrznego;
- 5) informację o dołączanych do wniosku załącznikach, o których mowa w ust. 2;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2257).

- 6) informacje dotyczące:
- a) konfiguracji statku powietrznego,
 - b) zatwierdzonych warunków lotu,
 - c) ograniczeń operacyjnych.

2. Do wniosku o tymczasowe zezwolenie na lot dla obcego statku powietrznego dołącza się kopię:

- 1) świadectwa zdatności do lotu w przypadku lotu w warunkach w nim nieprzewidzianych albo dokumentu równoważnego wydanego dla statku powietrznego nieposiadającego świadectwa zdatności do lotu;
- 2) polisy albo innego dokumentu ubezpieczenia, potwierdzającego zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej;
- 3) licencji pilota albo dokumentu równoważnego;
- 4) dokumentu potwierdzającego wpisanie statku powietrznego do rejestru lub ewidencji statków powietrznych odpowiednio państwa rejestracji albo ewidencji.

§ 3. Wzór tymczasowego zezwolenia na lot dla obcego statku powietrznego określa załącznik do rozporządzenia.

§ 4. Do postępowań w sprawie wydania tymczasowego zezwolenia na lot dla obcego statku powietrznego wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe.

§ 5. Tymczasowe zezwolenia na lot dla obcego statku powietrznego wydane przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

§ 6. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.²⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

*Za zgodność pod względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym*
Grzegorz Kuzka
Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego
w Ministerstwie Infrastruktury
/-podpisano elektronicznie/

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 kwietnia 2013 r. w sprawie tymczasowego zezwolenia na lot obcych statków powietrznych (Dz. U. poz. 486), które na podstawie art. 18 ustawy z dnia 14 grudnia 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. 235) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

WZÓR TYMCZASOWEGO ZEZWOLENIA NA LOT DLA OBCEGO STATKU
POWIETRZNEGO

RZECZPOSPOLITA POLSKA



REPUBLIC of POLAND

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
President of the Civil Aviation Authority
TYMCZASOWE ZEZWOLENIE NA LOT
Temporary Permit to Fly

Nr / No:

Tymczasowe zezwolenie na lot wydano na podstawie art. 145a ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2019 r. poz. 1580, z późn. zm.). Zezwolenie to uprawnia do wlotu w polską przestrzeń powietrzną oraz do wykonywania w niej lotów niehandlowych.

Temporary Permit to Fly is issued pursuant to the Act of 3rd July 2002 – Aviation Law (Journal of Law 2019 item 1580 with amendments), Article 145a paragraph 1. Temporary Permit to Fly permits this aircraft to enter into the Republic of Poland airspace and to conduct non-commercial flights within its territory.

Niniejszy dokument wydany jest dla statku powietrznego nieposiadającego ważnego świadectwa zdatności do lotu w rozumieniu Załącznika 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212 i 214, z późn. zm.) lub statku powietrznego wykonującego loty w warunkach nieprzewidzianych w świadectwie zdatności do lotu, jeżeli zostało wydane i nie stanowi podstawy do wykonywania lotów nad terytorium jakiegokolwiek innego kraju bez uzyskania pozwolenia właściwych władz tego kraju.

The document is issued for an aircraft without a Certificate of Airworthiness in the understanding of Annex 8 to the Convention on International Civil Aviation signed in Chicago on December 7th, 1944 (Journal of Law 1959 item 212 and 214 with amendments) or for an aircraft performing flights in condition not foreseen by the Certificate of Airworthiness when issued and does not allow to conduct any flight over the territory of any other country without a permission obtained from the appropriate authority of that country.

1. Dane statku powietrznego / <i>Information about the aircraft:</i>		
Typ: <i>Type:</i>	Numer fabryczny: <i>Serial Number:</i>	Kategoria: <i>Category:</i>
2. Znak przynależności państwowej i znak rejestracyjny: <i>Nationality and registration marks:</i>		
3. Posiadacz zezwolenia: <i>Holder:</i>		
4. Załoga: <i>Flight Crew:</i>		
5. Okres ważności: <i>Validity period:</i>		
6. Warunki / ograniczenia / <i>Conditions / limitations:</i>		
1) Na pokładzie statku powietrznego powinna znajdować się kopia niniejszego zezwolenia, jak również dokumentacja wymagana przez państwo rejestracji.		
1) <i>Copy of this permit and other aircraft documents required by state of registry should be carried on board of the aircraft.</i>		
2) Ograniczenia ustanowione przez państwo rejestracji pozostają w mocy.		
2) <i>Limitations established by the state of registry remain in force.</i>		
3) Przed lotem osoby znajdujące się na pokładzie powinny być poinformowane, że odpowiednie wymagania nie zostały w pełni spełnione i statek powietrzny nie jest certyfikowany lub lot będzie wykonywany w warunkach nieprzewidzianych w świadectwie zdatności do lotu.		
3) <i>Prior to the flight occupants on board shall be informed that the applicable requirements have not been complied with and the aircraft is therefore not certified or the flight will be conducted in condition not for seen in the Certificate of Airworthiness if issued.</i>		
4) Statek powietrzny powinien być użytkowany zgodnie z polskimi przepisami lotniczymi.		
4) <i>The aircraft shall be operated in accordance with applicable Polish aviation regulations.</i>		
7. Inne warunki / <i>Other conditions:</i>		
8. Miejsce i data wydania: <i>Place and date of issue:</i>		9. Podpis: <i>Signature:</i>

UZASADNIENIE

I. Potrzeba i cel wydania rozporządzenia

Potrzeba wydania projektowanego rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie tymczasowego zezwolenia na lot dla obcego statku powietrznego wynika z nadania nowego brzmienia art. 145a ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2019 r. poz. 1580 i 1495 oraz z 2020 r. poz. 284), zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”, wprowadzonego ustawą z dnia 14 grudnia 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. 235). Nowy przepis art. 145a ustawy – Prawo lotnicze zmienił zakres przedmiotowy upoważnienia ministra do wydania na jego podstawie aktu wykonawczego. W związku z tym projektowane rozporządzenie zastąpi rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 kwietnia 2013 r. w sprawie tymczasowego zezwolenia na lot obcych statków powietrznych (Dz. U. poz. 486).

Rozporządzenie będzie miało zastosowanie do obcych statków powietrznych, które nie posiadają świadectwa zdatności do lotu albo wykonują lot w warunkach nieprzewidzianych w świadectwie zdatności do lotu, jeżeli wykonanie lotu przez te statki nie zagrozi bezpieczeństwu, z wyłączeniem statków powietrznych lotnictwa ogólnego zarejestrowanych w państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, które posiadają, wydane w państwie rejestracji, ważne dokumenty potwierdzające zdatność do lotu inne niż świadectwo zdatności do lotu. Wyłączenie z uzyskania zezwolenia statków powietrznych lotnictwa ogólnego, o których mowa wyżej, wynikające z art. 145a ust. 4 ustawy – Prawo lotnicze, ma na celu wykonanie rekomendacji ECAC nr INT.S/11-1 oraz ECAC/35-1.

II. Zakres regulacji

Mając na uwadze wymagania zawarte w art. 145a ustawy – Prawo lotnicze w zakresie wydawania tymczasowego zezwolenia na lot obcych statków powietrznych, rozporządzenie określa informacje, jakie ma zawierać wniosek o tymczasowe zezwolenie na lot dla obcego statku powietrznego, wykaz dokumentów, jakie mają być dołączone do wniosku oraz wzór tymczasowego zezwolenia na lot.

Przepis art. 145a ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze przewiduje wydanie tymczasowego zezwolenia na lot dla obcego statku powietrznego w drodze decyzji administracyjnej.

Zgodnie z § 4 projektowanego rozporządzenia, do postępowań w sprawie wydania tymczasowego zezwolenia na lot dla obcego statku powietrznego wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe.

Zgodnie z § 5 projektowanego rozporządzenia, tymczasowe zezwolenia na lot dla obcego statku powietrznego wydane przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

Zgodnie z § 6 projektowanego rozporządzenia, rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia jego ogłoszenia.

Projektowane regulacje są zgodne z prawem Unii Europejskiej, w tym z:

- 1) rozporządzeniem 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 zmieniającym 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 uchylającym 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);
- 2) rozporządzeniem Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiającym przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczącym certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz. Urz. UE L 224 z 21.08.2012, str. 1, z późn. zm.);
- 3) rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. UE L 362 z 17.12.2014, str. 1, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu celem uzyskania opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Stosownie do postanowień § 52 ust. 1 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2016 r. poz. 1006 , z późn. zm.), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie tymczasowego zezwolenia na lot dla obcego statku powietrznego</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Marcin Horała – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Michał Pietrowski – główny specjalista w Departamencie Lotnictwa w Ministerstwie Infrastruktury (tel.: 22 630 12 06, e-mail: Michal.Pietrowski@mi.gov.pl)</p>	<p>Data sporządzenia 27.02.2020 r.</p> <p>Źródło: ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2019 r. poz. 1580 i 1495 oraz z 2020 r. poz. 284)</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury 43</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Potrzeba wydania projektowanego rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie tymczasowego zezwolenia na lot dla obcego statku powietrznego wynika z nadania nowego brzmienia art. 145a ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”, wprowadzonego ustawą z dnia 14 grudnia 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. 235).

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

Mając na uwadze wymagania określone w art. 145a ustawy – Prawo lotnicze w zakresie wydawania tymczasowego zezwolenia na lot obcych statków powietrznych, rozporządzenie określa informacje, jakie ma zawierać wniosek o tymczasowe zezwolenie na lot dla obcego statku powietrznego, wykaz dokumentów, jakie mają być dołączone do wniosku oraz wzór tymczasowego zezwolenia na lot.

Oczekiwany efekt regulacji jest jasność i spójność przepisów.

Rozporządzenie będzie miało zastosowanie do obcych statków powietrznych, które nie posiadają świadectwa zdatności do lotu albo wykonują lot w warunkach nieprzewidzianych w świadectwie zdatności do lotu, jeżeli wykonanie lotu przez te statki nie zagrazi bezpieczeństwu, z wyłączeniem statków powietrznych lotnictwa ogólnego, zarejestrowanych w państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, które posiadają, wydane w państwie rejestracji, ważne dokumenty potwierdzające zdatność do lotu inne niż świadectwo zdatności do lotu. Wyłączenie z uzyskania zezwolenia statków powietrznych lotnictwa ogólnego, o których mowa wyżej, uwzględnia wykonanie rekomendacji Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego ECAC nr INT.S/11-1 oraz ECAC/35-1.

Brak możliwości osiągnięcia celów projektu w sposób inny niż wydanie projektowanego rozporządzenia.

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

Państwa członkowskie UE zgodnie z rozporządzeniem 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 zmieniającym 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 uchylającym 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) mają obowiązek realizacji celów określonych w art. 1 ust. 1 tego rozporządzenia. W świetle wskazanego przepisu podstawowym celem przywołanego rozporządzenia jest ustanowienie i utrzymanie wysokiego, ujednoliconego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Europie. Sposobem osiągnięcia tego celu jest zgodnie z powyższym rozporządzeniem między innymi: przygotowanie, przyjęcie i ujednolicone stosowanie wszystkich niezbędnych aktów oraz ujednolicone wykonywanie wszelkich niezbędnych aktów przez krajowe nadzory lotnicze i przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) w ich odpowiednich zakresach kompetencji.

Jednocześnie w zakresie nieuregulowanym lub wyłączonym z przepisów unijnych w toku stanowienia przepisów prawa krajowego uwzględniane są rekomendacje Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC), której zadaniem jest zharmonizowanie polityki oraz praktyk w zakresie lotnictwa cywilnego wśród jej państw członkowskich.

W związku z tym Rzeczpospolita Polska wdraża powyższe zasady, mając na uwadze wymagania EASA w zakresie zdatności statków powietrznych do lotu.

Sposób i zakres wdrożenia rekomendacji ECAC nr INT.S/11-1 oraz ECAC/35-1 przez inne państwa członkowskie ECAC, w tym państwa EASA, dostępny jest na stronie ECAC pod adresem:

<https://www.ecac-ceac.org/resolutions-and-recommendations>

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1 podmiot	Dane własne organu (ULC)	Określa kompetencje Prezesa Urzędu w zakresie wydawania tymczasowego zezwolenia na lot dla obcego statku powietrznego, jeżeli wykonanie lotu nie zagrazi bezpieczeństwu.
Użytkownicy obcych statków powietrznych ubiegający się o tymczasowe zezwolenie na lot obcego statku powietrznego	Brak danych		Określa informacje, jakie ma zawierać wniosek o tymczasowe zezwolenie na lot obcego statku powietrznego oraz dokumenty dołączane do tego wniosku.

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

Mając na uwadze wymagania zawarte w art. 145a ustawy – Prawo lotnicze w zakresie wydawania tymczasowego zezwolenia na lot obcych statków powietrznych, rozporządzenie określa jedynie informacje, jakie ma zawierać wniosek o tymczasowe zezwolenie na lot dla obcego statku powietrznego, wykaz dokumentów, jakie mają być dołączone do wniosku oraz wzór tymczasowego zezwolenia na lot. W związku z tym rozporządzenie nie dotyczy użytkowników statków powietrznych wpisanych do polskiego rejestru lotnisk cywilnych i nie ma potrzeby przeprowadzenia konsultacji publicznych.

6. 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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania	Nie dotyczy.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak wpływu na sektor finansów publicznych.											

7. 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	0	0	0	0	0	0	0	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0	
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Nie dotyczy.							
	sektor mikro-, małych i	Nie dotyczy.							

m	średnich przedsiębiorstw	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Nie dotyczy.
Niemierzalne		Nie dotyczy.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń.		Brak wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, a zwłaszcza mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców. Brak wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.

8. 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 elektroniczności.

tak
 nie
 nie dotyczy

Komentarz: Oczekiwanym efektem jest jasność i spójność przepisów.

9. Wpływ na rynek pracy

Nie wpłynie. Zmiany dotyczą prowadzenia nadzoru i spełnienia wymagań przez obce statki powietrzne EASA i nie EASA.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 inne:

demografia
 mienie państwowe

informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

Nie dotyczy.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Od dnia, w którym wejdą w życie przepisy rozporządzenia.

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

Planowany efekt powstanie po wejściu w życie projektu. Brak konieczności określenia mierników.

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

Nie dotyczy.