

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA GOSPODARKI MORSKIEJ**  
**I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ<sup>1)</sup>**

z dnia ..... r.

**w sprawie wysokości stawek jednostkowych do obliczania składki specjalnej  
do Funduszu Rezerwowego oraz szczegółowego trybu dokonywania wypłat z Funduszu  
Rezerwowego na ulepszenia strukturalne**

Na podstawie art. 37 ustawy z dnia 31 lipca 2019 r. o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. poz. 1901) zarządza się, co następuje:

**§ 1. Rozporządzenie określa:**

- 1) wysokości stawek jednostkowych do obliczania składki specjalnej do Funduszu Rezerwowego;
- 2) szczegółowy tryb postępowania przy dokonywaniu wypłat z Funduszu Rezerwowego na ulepszenia strukturalne, o których mowa w rozporządzeniu Rady (WE) nr 718/1999 z dnia 29 marca 1999 r. w sprawie polityki w zakresie zdolności przewozowych floty wspólnotowej w celu wspierania żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. WE L 90 z 02.04.1999, str. 1 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 7, t. 4, str. 271 oraz Dz. Urz. UE L 163 z 29.05.2014, str. 15), zwanym dalej „rozporządzeniem 718/1999”.

**§ 2. 1. Określa się wysokości stawek jednostkowych do obliczania składek specjalnych wpłacanych przez armatorów do Funduszu Rezerwowego:**

- 1) statki do przewozu ładunków suchych:
  - a) barki motorowe:
    - barki o nośności mniejszej niż 450 ton - 84 euro za tonę,
    - barki o nośności od 450 ton do 1650 ton - 120 euro za tonę,

---

<sup>1)</sup> Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej kieruje działem administracji rządowej – żegluga śródlądowa, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (Dz. U. poz. 2324 oraz z 2018 r. poz. 100).

- barki o nośności większej niż 1650 ton - 138 euro za tonę,
  - b) barki pchane
    - barki o nośności mniejszej niż 450 ton - 42 euro za tonę,
    - barki o nośności od 450 ton do 1650 ton - 60 euro za tonę,
    - barki o nośności większej niż 1650 ton - 69 euro za tonę,
  - c) barki holowane:
    - barki o nośności mniejszej niż 450 ton - 30,10 euro za tonę,
    - barki o nośności od 450 ton do 1650 ton - 43 euro za tonę,
    - barki o nośności większej niż 1650 ton - 49,45 euro za tonę;
- 2) zbiornikowce:
- a) barki motorowe:
    - barki o nośności mniejszej niż 450 ton - 151,20 euro za tonę,
    - barki o nośności od 450 ton do 1650 ton - 216 euro za tonę,
    - barki o nośności większej niż 1650 ton - 248,40 euro za tonę,
  - b) barki pchane:
    - barki o nośności mniejszej niż 450 ton - 75,60 euro za tonę,
    - barki o nośności od 450 ton do 1650 ton - 108 euro za tonę,
    - barki o nośności większej niż 1650 ton - 124,20 euro za tonę,
  - c) barki holowane:
    - barki o nośności mniejszej niż 450 ton - 27,30 euro za tonę,
    - barki o nośności od 450 ton do 1650 ton - 39 euro za tonę,
    - barki o nośności większej niż 1650 ton - 44,85 euro za tonę;
- 3) pchacze lub holowniki:
- a) pchacze o mocy napędowej mniejszej niż 1000 kW - 180 euro za kW,
  - b) pchacze lub holowniki o mocy napędowej równej bądź większej niż 1000 kW - 240 euro za kW.

2. Dla statków o nośności od 450 ton do 650 ton stawki jednostkowe, o których mowa w ust. 1 w pkt 1 lit. a tiret drugie, lit. b tiret drugie i lit. c tiret drugie oraz w pkt 2 lit. a tiret drugie, lit. b tiret drugie i lit. c tiret drugie, podlegają zmniejszeniu o 0,15 % za każdą tonę, o którą nośność statku jest mniejsza niż 650 ton.

3. Dla statków o nośności od 651 ton do 1650 ton stawki jednostkowe, o których mowa w ust. 1:

- 1) w pkt 1 lit. a tiret drugie, podlegają zwiększeniu o 0,018 euro,

- 2) w pkt 1 lit. b tiret drugie podlegają zwiększeniu o 0,009 euro,
  - 3) w pkt 1 lit. c tiret drugie podlegają zwiększeniu o 0,00645 euro,
  - 4) w pkt 2 lit. a tiret drugie podlega zwiększeniu o 0,0324 euro,
  - 5) w pkt 2 lit. b tiret drugie podlega zwiększeniu o 0,0162 euro,
  - 6) w pkt 2 lit. c tiret drugie podlega zwiększeniu o 0,00585 euro
- za każdą tonę, o którą nośność statku jest większa niż 650 ton.

4. Dla statków o mocy napędowej mniejszej niż 1000 kW stawki jednostkowe, o których mowa w ust. 1 pkt 3 lit. a, podlegają zwiększeniu o 0,06 euro za każdy kW mocy napędowej.

§ 3. 1. Wyплаты na ulepszenia strukturalne ze środków Funduszu Rezerwowego, o których mowa w art. 6 rozporządzenia 718/1999, dokonuje się na wniosek armatora.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, armator składa do Banku Gospodarstwa Krajowego.

3. W przypadku gdy armator nie wykaże spełnienia warunków, o których mowa w art. 6 rozporządzenia 718/1999, Bank Gospodarstwa Krajowego informuje go o tym fakcie.

§ 4. 1. Bank Gospodarstwa Krajowego wypłaca środki na ulepszenia strukturalne, po wykazaniu przez armatora spełnienia warunków, o których mowa w art. 6 rozporządzenia 718/1999.

2. Bank Gospodarstwa Krajowego dokonuje wypłaty ze środków Funduszu Rezerwowego w terminie 30 dni od dnia wykazania przez armatora spełnienia warunków, o którym mowa w art. 6 rozporządzenia 718/1999.

§ 5. W zakresie nieuregulowanym niniejszym rozporządzeniem stosuje się przepisy rozporządzenia 718/1999.

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

**MINISTER GOSPODARKI  
MORSKIEJ I ŻEGLUGI  
ŚRÓDLĄDOWEJ**

Za zgodność pod względem prawnym,  
redakcyjnym i legislacyjnym

22.10.2019r.  
wz. Dyrektora  
Departamentu Prawnego

NACZELNIK WYDZIAŁU  
Piotr Lasiecki  
Piotr Zasieczny

ZASTĘPCA DYREKTORA  
Departamentu Gospodarki Wodnej  
i Żeglugi Śródlądowej  
M. Bogucka  
Małgorzata Bogucka-Szymańska

Podsekretarz Stanu  
Anna Moskwa

THE UNIVERSITY OF CHICAGO  
LIBRARY

100 EAST WALKER STREET  
CHICAGO, ILL. 60607

TEL: 773-936-3200

FAX: 773-936-3200

## UZASADNIENIE

Projekt niniejszego rozporządzenia stanowi wykonanie upoważnienia określonego w art. 37 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 31 lipca 2019 r. o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. poz. 1901).

Projekt rozporządzenia ma na celu określenie wysokości stawek jednostkowych niezbędnych do obliczania składki specjalnej do Funduszu Rezerwowego, w zależności od rodzaju statku, jego nośności lub mocy napędowej. Dodatkowo w celu usprawnienia postępowania i jednoznacznego ustalenia procedur tego postępowania w zakresie wypłat ze środków Funduszu Rezerwowego projektowane rozporządzenie określa szczegółowy tryb postępowania przy dokonywaniu wypłat z Funduszu Rezerwowego na ulepszenia strukturalne, o których mowa w rozporządzeniu Rady (WE) nr 718/1999 z dnia 29 marca 1999 r. w sprawie polityki w zakresie zdolności przewozowych floty wspólnotowej w celu wspierania żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. WE L 90 z 02.04.1999, str. 1 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 7, t. 4, str. 271 oraz Dz. Urz. UE L 163 z 29.05.2014, str. 15), zwanym dalej „rozporządzeniem 718/1999”.

Obowiązek wpłaty składki specjalnej powstaje z dniem uruchomienia mechanizmu Funduszu Rezerwowego, który w myśl rozporządzenia 718/1999 stanowi mechanizm rezerwowy. Mechanizm ten służy do regulowania zdolności podaźowej floty w przypadku wystąpienia silnych zakłóceń na rynku. Regulacja ta polega przede wszystkim na wpłacaniu na rachunek Funduszu Rezerwowego składek specjalnych za wprowadzenie na rynek nowych jednostek żeglugi śródlądowej. Wysokość stawek jednostkowych została ustalona w oparciu o rozporządzenie Komisji (WE) Nr 181/2008 z dnia 28 lutego 2008 r. ustanawiające pewne środki w celu wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 718/1999 w sprawie polityki w zakresie zdolności przewozowych floty wspólnotowej w celu wspierania żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 56 29.02.2008, str. 8). Wysokość tych stawek jest ściśle związana z rodzajem statków, a także dopuszczalnej ich nośności albo mocy napędowej maszyn.

Rozporządzenie 718/1999 określa przypadki, w których udziela się wypłat z Funduszu Rezerwowego, do których należą:

- premie za złomowanie statków żeglugi śródlądowej uruchamiane w wypadku wystąpienia poważnych zakłóceń na rynku żeglugowym (ulepszenia strukturalne);

- środki socjalne, doszkalające i podnoszące umiejętności zawodowe dla armatorów i członków załogi statku oraz środki wspierające dostosowanie statków do postępu technicznego, uruchamiane na jednomyślne żądanie organizacji reprezentujących transport wodny śródlądowy.

Mając na uwadze, że w przypadku premii za złomowanie rozporządzenie 718/1999 określa podstawowe zasady na jakich wypłacana jest premia dla armatorów (właścicieli statków), zachodzi konieczność opracowania szczegółowych zasad wypłacania premii ze środków Funduszu Rezerwowego, utworzonego na podstawie ustawy z dnia 31 lipca 2019 r. o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym. Zgodnie z art. 32 ust. 1 tej ustawy w Banku Gospodarstwa Krajowego jest prowadzony Fundusz Rezerwowy. W związku z powyższym administrowanie, o którym mowa, w rozporządzeniu 718/1999, tym Funduszem zostało przypisane do Banku Gospodarstwa Krajowego, który może dokonywać czynności wymienione w rozporządzeniu 718/1999.

W związku z powyższym w § 3 niniejszego projektu ustanowiono szczegółowe zasady postępowania w przypadku wypłaty z Funduszu Rezerwowego premii za złomowanie statków. W § 3 ust. 1 i 2 projektowanego rozporządzenia określają, że wypłata premii następuje na podstawie wniosku armatora, złożonego do Banku Gospodarstwa Krajowego ze środków Funduszu Rezerwowego. Z uwagi na fakt, że w § 6 rozporządzenia 718/1999 przewidziano, że wypłata następuje po wykazaniu przez armatora spełnienia warunków, określonych w tym przepisie, w § 3 ust. 3 projektu rozporządzenia wskazano, że Bank Gospodarstwa Krajowego informuje armatora o tym fakcie, co zapewnia armatorowi pełną informację o stanie wniosku.

W § 4 projektu rozporządzenia zakłada się, że Bank Gospodarstwa Krajowego dokonuje wypłaty w terminie 30 dni do daty złożenia wniosku od dnia wykazania przez armatora spełnienia warunków, o którym mowa w art. 6 rozporządzenia 718/1999, co ma zapewnić sprawną procedurę.

W § 5 niniejszego projektu określono, że w przypadkach nieuregulowanych zastosowanie mają przepisy rozporządzenia 718/1999.

Należy podkreślić, że projektowane rozporządzenie określa jedynie szczegółowe warunki uzyskania wypłat ze środków Funduszu Rezerwowego w przypadku wystąpienia poważnych zakłóceń na rynku żeglugi, dokonywanej w postaci wypłaty premii

za złomowanie. W przedmiotowej sprawie należy zaznaczyć, że wymienione w art. 8 rozporządzenia 718/1999 kategorie wydatków odnoszą się do środków Funduszu Rezerwowego finansowanych ze składek specjalnych. Zgodnie z decyzją Komisji Europejskiej obecnie nie istnieje obowiązek wpłaty składek specjalnych. W związku z tym polski Fundusz Rezerwowy nie posiada żadnych zgromadzonych środków, z których można by dokonać przedmiotowych wypłat. Jednocześnie warto zaznaczyć, że ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej powołanego w drodze ustawy z dnia 31 lipca 2019 r. o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym finansowane są zadania powiązane z tymi wskazanymi w art. 8 rozporządzenia 718/1999.

W § 4 niniejszego projektu określono termin wejścia w życie, który ma zapewnić odpowiedni okres *vacatio legis*. Z uwagi na fakt, że obecnie nie występuje potrzeba utworzenia Funduszu Rezerwowego, okres 14 dni na wejście w życie projektowanego rozporządzenia należy uznać za wystarczający.

Przedmiot projektowanych regulacji jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie nie zawiera przepisów technicznych i nie podlega notyfikacji zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Projektowane rozporządzenie zostanie udostępnione w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 poz. 248).

Projektowane rozporządzenie nie ma wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, ani na sytuację osób niepełnosprawnych i starszych.

Projektowane rozporządzenie nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, celem uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia projektu.

Projektowane rozporządzenie ma wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców. W przypadku wystąpienia poważnych zakłóceń na rynku żeglugi śródlądowej armatorzy, którzy działają w sektorze mikro- i małych przedsiębiorców, będą zobowiązani do wpłaty składek specjalnych na Fundusz Rezerwowy, zgodnie z zasadą

„stary za nowy” określoną w rozporządzeniu 718/1999 oraz będą mogli ubiegać się o otrzymanie premii za złomowanie statku na warunkach określonych w niniejszym rozporządzeniu oraz rozporządzeniu 718/1999.

Aktualne prognozy gospodarcze dla sektora transportu wodnego śródlądowego nie identyfikują ryzyka wystąpienia w najbliższych latach poważnych zakłóceń na rynku, tym samym nie przewiduje się potrzeby uruchomienia rozwiązań określonych w niniejszym projekcie. W związku z powyższym, aktualny wpływ projektowanego rozporządzenia na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców należy uznać za znikomy.



<p><b>Nazwa projektu</b> Projekt rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wysokości stawek jednostkowych do obliczania składki specjalnej do Funduszu Rezerwowego oraz szczegółowego trybu dokonywania wypłat z Funduszu Rezerwowego na ulepszenia strukturalne</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Pani Anna Moskwa – Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Przemysław Żukowski – Zastępca Dyrektora, tel. 22 583 85 50, e-mail: <a href="mailto:Przemyslaw.Zukowski@mgm.gov.pl">Przemyslaw.Zukowski@mgm.gov.pl</a></p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 10.10.2019</p> <p><b>Źródło:</b> Upoważnienie ustawowe – art. 37 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 31 lipca 2019 r. o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. poz. 1901)</p> <p><b>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej:</b> 202</p>
--	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Ustawa z dnia 31 lipca 2019 r. o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. poz. 1901) (dalej „ustawa”) przewiduje możliwość utworzenia Funduszu Rezerwowego w przypadkach określonych w rozporządzeniu Rady (WE) nr 718/1999 z dnia 29 marca 1999 r. w sprawie polityki w zakresie zdolności przewozowych floty wspólnotowej w celu wspierania żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. WE L 90 z 02.04.1999, str. 1 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 7, t. 4, str. 271 oraz Dz. Urz. UE L 163 z 29.05.2014, str. 15), zwanym dalej „rozporządzeniem 718/1999”.

Utworzenie Funduszu Rezerwowego wiąże się z powstaniem obowiązku wnoszenia składki specjalnej przez armatorów na rachunek Funduszu Rezerwowego oraz możliwością uzyskania wypłaty ze środków Funduszu Rezerwowego na ulepszenia strukturalne w formie premii za złomowanie oraz na restrukturyzację branżową pracowników sektora i dostosowanie statków do postępu technologicznego.

W celu umożliwienia realizacji powyższych zadań nałożono na ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej obowiązek określenia:

- 1) wysokości stawek jednostkowych do obliczania składki specjalnej do Funduszu Rezerwowego, w zależności od rodzaju statku, jego nośności lub mocy napędowej, mając na względzie potrzebę utrzymania zdolności przewozowej floty statków;
- 2) szczegółowy tryb postępowania przy dokonywaniu wypłat z Funduszu Rezerwowego na ulepszenia strukturalne, o których mowa w rozporządzeniu 718/1999, mając na względzie zapewnienie sprawnej i terminowej obsługi wypłat na ulepszenia strukturalne.

W związku z powyższym zachodzi konieczność wydania przedmiotowego rozporządzenia

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

W celu określenia wysokości składki specjalnej należy wydać rozporządzenie określające jednostkowe stawki, na podstawie których zostaną wyliczone składki specjalne za każdy nowy statek wprowadzany na europejskich rynek transportu wodnego śródlądowego.

Maksymalne wysokości składek specjalnych i podstawowe zasady ich naliczania określone zostały w rozporządzeniu Komisji (WE) Nr 181/2008 z dnia 28 lutego 2008 r. ustanawiającym pewne środki w celu wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 718/1999 w sprawie polityki w zakresie zdolności przewozowych floty wspólnotowej w celu wspierania żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 56 29.02.2008, str. 8).

Jednocześnie rozporządzenie 718/1999 określa podstawowe zasady wypłaty środków finansowych, w postaci premii za złomowanie, z Funduszu Rezerwowego w przypadku wystąpienia poważnych zakłóceń na rynku żeglugowym.



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	Projekt rozporządzenia nie ma 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 2018 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
	Rada Żeglugi Śródlądowej	0	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Projektowane rozporządzenie ma wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców. W przypadku wystąpienia poważnych zakłóceń na rynku żeglugi śródlądowej armatorzy, którzy działają w sektorze mikro- i małych przedsiębiorców, będą zobowiązani do wpłaty składek specjalnych na Fundusz Rezerwowy, zgodnie z zasadą „stary za nowy” określoną w rozporządzeniu 718/1999 oraz będą mogli ubiegać się o otrzymanie premii za złomowanie statku na warunkach określonych w niniejszym rozporządzeniu oraz rozporządzeniu 718/1999.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Projektowane rozporządzenie nie ma wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, ani na sytuację osób niepełnosprawnych i starszych.						

Niemierzalne	(dodaj/usuń)
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Podkreślenia wymaga, że Funduszu Rezerwowy może zostać uruchomiony wyłącznie na podstawie decyzji Komisji Europejskiej, w przypadku powstania poważnych zakłóceń na rynku żeglugi śródlądowej. Z analizy danych dotyczących statystyki przewozu ładunków transportem wodnym śródlądowym wynika, że obecnie sytuacja na rynku przewozów jest stabilna, z tendencją wzrostową.</p> <p>W związku z powyższym Komisja Europejska nie wystosowała dotychczas żadnego komunikatu o możliwości wystąpienia poważnych zakłóceń w sektorze żeglugi śródlądowej. Nie przewiduje się także ich wystąpienia w ciągu 10 lat od dnia wejścia w życie projektu, tym samym projekt rozporządzenia, ze względu na znikome prawdopodobieństwo, że Funduszu Rezerwowy zostanie uruchomiony, nie implikuje nowych obowiązków dla armatorów żeglugi śródlądowej.</p>

### 8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<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 elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Projekt nie wprowadza nowych obciążeń regulacyjnych, a jedynie służy wykonaniu już istniejących obciążeń regulacyjnych wynikających z rozporządzenia 718/1999.

#### 9. Wpływ na rynek pracy

Nie dotyczy.

#### 10. Wpływ na pozostałe obszary

- środowisko naturalne
- sytuacja i rozwój regionalny
- inne: ...

- demografia
- mienie państwowe

- informatyzacja
- zdrowie

Omówienie wpływu

Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na pozostałe obszary.

#### 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Nie dotyczy.

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

Nie dotyczy

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

Brak