

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾
z dnia 17 czerwca 2013 r.
w sprawie określenia dodatkowych wymagań dotyczących przewozu towarów
niebezpiecznych statkami niepodlegającymi Konwencji SOLAS

Na podstawie art. 99 ust. 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368 oraz z 2012 r. poz. 1068), zwanej dalej „ustawą”, zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Rozporządzenie określa dodatkowe wymagania bezpieczeństwa przewozu morskiego towarów niebezpiecznych przewożonych na statkach odnośnie:

- 1) certyfikatów statku i dokumentów ładunkowych;
- 2) opakowań;
- 3) znakowania;
- 4) rozmieszczenia i mocowania;
- 5) środków ostrożności koniecznych ze względu na sąsiedztwo z innymi towarami;
- 6) postępowania w przypadku zaistnienia pożarów, rozsypów i rozlewów towarów niebezpiecznych oraz diagnozowania i zapobiegania zatruciom chemicznym, które mogą zaistnieć w trakcie przewozu statkiem towarów niebezpiecznych;
- 7) wymaganego przeszkolenia załogi statku;
- 8) dodatkowego wyposażenia statku przewożącego towary niebezpieczne;
- 9) postępowania w przypadkach zaistnienia wypadku lub incydentu morskiego, w którym uczestniczył statek.

2. Przepisy rozporządzenia stosuje się do statków o polskiej przynależności.

3. Przepisy rozporządzenia nie mają zastosowania do zapasów i wyposażenia statków.

4. Przepisy rozporządzenia nie naruszają przepisów w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy, ochrony przeciwpożarowej, bezpieczeństwa jądrowego, ochrony biologicznej, ochrony radiologicznej oraz ochrony środowiska w obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej.

§ 2. Ileć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) Konwencji SOLAS – rozumie się przez to konwencję, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. a ustawy;
- 2) Konwencji MARPOL – rozumie się przez to konwencję, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. d ustawy;
- 3) Konwencji STCW – rozumie się przez to konwencję, o której mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy;
- 4) Kodeksie IMDG – rozumie się przez to Międzynarodowy morski kodeks towarów niebezpiecznych, o którym mowa w prawidło 1 rozdziału VII Konwencji SOLAS;
- 5) Kodeksie IMSBC – rozumie się przez to Międzynarodowy morski kodeks bezpiecznego przewozu stałych ładunków masowych, o którym mowa w prawidło 1 rozdziału VI Konwencji SOLAS;
- 6) Kodeksie CSS – rozumie się przez to Kodeks bezpiecznego postępowania przy rozmieszczaniu i mocowaniu ładunków, o którym mowa w prawidło 1 rozdziału VI Konwencji SOLAS;

¹⁾ Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej - gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494 oraz z 2012 r. poz. 1396).

- 7) Kodeksie INF – rozumie się przez to Międzynarodowy kodeks bezpiecznego przewozu statkami napromieniowanego paliwa jądrowego, plutonu i wysoko promieniotwórczych odpadów w pojemnikach, o którym mowa w prawie 14 rozdziału VII Konwencji SOLAS;
- 8) towarach niebezpiecznych – rozumie się przez to ładunki niebezpieczne i substancje zanieczyszczające, które stanowią potencjalne zagrożenie dla człowieka lub środowiska morskiego w czasie ich przewozu morskiego i zostały zdefiniowane w częściach A, A-1 i D rozdziału VII Konwencji SOLAS, Kodeksie IMSBC oraz załączniku III do Konwencji MARPOL oraz sklasyfikowane w rozdziale 2.0.1.1 Kodeksu IMDG i rozdziale 2 Kodeksu IMSBC;
- 9) przewozie morskim towarów niebezpiecznych – rozumie się przez to załadunek i wyładunek towarów niebezpiecznych oraz przemieszczanie ich statkiem drogą morską, w tym na morskich wodach wewnętrznych, lub statkiem przepływającym po śródlądowej drodze wodnej lub przez port;
- 10) krótkiej podróży morskiej – rozumie się przez to podróż, o której mowa w prawie 3 rozdziału III Konwencji SOLAS;
- 11) ładunkowej jednostce transportowej – rozumie się używane do przewozu towarów: pojazd transportu drogowego, wagon kolejowy, cysternę samochodową, kontener, przenośny zbiornik lub wieloelementowy kontener do gazu (MEGC).

§ 3. Przewóz towarów niebezpiecznych statkami niepodlegającymi konwencji SOLAS, powinien odbywać się zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia oraz wymogami określonymi w:

- 1) rozdziale VII Konwencji SOLAS;
- 2) Kodeksie CSS, Kodeksie IMDG, Kodeksie IMSBC lub Kodeksie INF;
- 3) załączniku III do Konwencji MARPOL;
- 4) Regulaminie dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiącym załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 100, poz. 674 i 675, z 2009 r. Nr 167, poz. 1318 oraz z 2011 r. Nr 137, poz. 804 i 805) wraz ze zmianami obowiązującymi od dnia ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, ogłoszonymi we właściwy sposób, zwanym dalej „przepisami RID” – w zakresie oznakowania i rozmieszczenia w ładunkowych jednostkach transportowych;
- 4) Umowie europejskiej, dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz. U. z 2011 r. Nr 110, poz. 641) wraz ze zmianami obowiązującymi od dnia ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, ogłoszonymi we właściwy sposób, zwanej dalej „przepisami ADR” – w zakresie oznakowania i rozmieszczenia w ładunkowych jednostkach transportowych;
- 5) Umowie europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych (ADN) zawartej w Genewie dnia 26 maja 2000 r. (Dz. U. z 2010 r. Nr 235, poz. 1537) wraz ze zmianami obowiązującymi od dnia ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, ogłoszonymi we właściwy sposób, zwanej dalej „przepisami ADN” – w zakresie oznakowania i rozmieszczenia w ładunkowych jednostkach transportowych.

§ 4. Odnosnie działań statek-port w przypadku przewozów towarów niebezpiecznych stosuje się odpowiednio przepisy art. 10, 10a i 10b ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2012 r. poz. 1244).

§ 5. 1. W czasie przewozu statkiem towarów niebezpiecznych załoga statku jest obowiązana postępować zgodnie z wymogami bezpieczeństwa określonymi w przepisach, o których mowa w § 3.

2. Wszystkie czynności dotyczące bezpieczeństwa statku związane z przewozem towarów niebezpiecznych powinny być wpisywane do dziennika pokładowego.

3. Na statku przewożącym towary niebezpieczne należy uniemożliwić pasażerom lub innym osobom niebędącym członkami załogi lub pasażerami dostęp do ładowni lub innych pomieszczeń i miejsc na pokładzie, gdzie znajdują się takie towary.

4. Statek powinien spełniać wymagania odnośnie dodatkowego sprzętu medycznego i lekarstw zgodnie z Poradnikiem pierwszej pomocy medycznej w wypadkach obejmujących zatrucie chemiczne spowodowane przewożonymi towarami niebezpiecznymi (Poradnik MFAG), stanowiącym załącznik do Kodeksu IMDG.

5. Statek powinien spełniać wymagania odnośnie dodatkowego sprzętu przeciwpożarowego, przeciwrozsywowego oraz przeciwrozlewowego w przypadkach obejmujących pożar, rozsył lub rozlew przewożonych towarów niebezpiecznych zgodnie z poradnikiem postępowania w takich przypadkach (Poradnik EmS), stanowiącym załącznik do Kodeksu IMDG.

6. Załoga statku powinna posiadać świadectwa przeszkolenia zgodnie z częścią B-V/b oraz B-V/c Konwencji STCW.

§ 6. 1. Towary niebezpieczne powinny być ładowane, rozmieszczane i zamocowane na czas trwania podróży zgodnie z wymogami określonymi odpowiednio w kodeksach: IMDG, IMSBC i CSS oraz zgodnie z prawidłem 5 załącznika III do Konwencji MARPOL.

2. Towary niebezpieczne w opakowaniach lub ładunkowych jednostkach transportowych, ze względu na sąsiedztwo z innymi towarami, powinny być rozmieszczone i segregowane zgodnie z zasadami określonymi w rozdziałach 7.1. i 7.2 Kodeksu IMDG.

3. Każdy statek przewożący towary niebezpieczne w opakowaniach lub w ładunkowych jednostkach transportowych powinien posiadać zatwierdzony podręcznik mocowania ładunku, o którym mowa w prawie 5 rozdziału VI Konwencji SOLAS.

§ 7. Opakowania przeznaczone do przewozu morskiego towarów niebezpiecznych powinny zmniejszać potencjalne zagrożenia wynikające z właściwości tych towarów dla ludzi lub środowiska morskiego lub spełniać wymagania określone w Kodeksie IMDG lub prawie 2 załącznika III do konwencji MARPOL, poza przypadkami dopuszczonymi w § 9.

§ 8. Znakowanie towarów niebezpiecznych przeznaczonych do przewozu morskiego, umieszczanie na nich naklejek oraz tabliczek informacyjnych powinno być wykonywane zgodnie z wymaganiami określonymi w Kodeksie IMDG lub prawie 3 Załącznika III do Konwencji MARPOL, poza przypadkami dopuszczonymi w § 9.

§ 9. 1. Dopuszcza się przewóz na statkach ro-ro towarów pomiędzy portami państw stron porozumień regionalnych zawartych na podstawie rozdziału 7.9 Kodeksu IMDG, w sposób zgodny z postanowieniami tych porozumień.

2. Dopuszcza się przewóz na statkach typu ro-ro towarów niebezpiecznych nieodpowiadających ściśle wymaganiom przepisów kodeksu IMDG a spełniających przepisy RID, ADR lub ADN w krótkich podróżach morskich pomiędzy portami państw nadbałtyckich członków WE.

3. Przewóz, o którym mowa w ust. 2, dopuszcza się w przypadku potwierdzenia na piśmie przez kapitana statku, że przewóz tych towarów jest bezpieczny, oraz za zgodą właściwego dyrektora urzędu morskiego.

§ 10. 1. Na statku przewożącym towary niebezpieczne, na którym nastąpi pożar, rozsyp, rozlew, zatrucie chemiczne towarem niebezpiecznym lub prawdopodobne jest przedostanie się do morza towaru niebezpiecznego, załoga statku jest obowiązana postępować odpowiednio zgodnie z Poradnikami EmS i MFAG lub zaleceniami kodeksu IMSBC lub kodeksu CSS.

2. W razie zdarzenia, o którym mowa w ust. 1, stanowiącym zagrożenie dla żeglugi innych statków, linii brzegowej lub środowiska morskiego, kapitan statku lub jego armator, w przypadku opuszczenia statku przez załogę, jest obowiązany do niezwłocznego przesłania dyrektorowi urzędu morskiego właściwemu dla miejsca zdarzenia, wszelkimi dostępnymi środkami łączności, szczegółowych informacji o wypadku, dotyczących w szczególności: pozycji, miejsca i czasu wypadku, rodzaju awarii i rodzaju oczekiwanej pomocy.

§ 11. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia²⁾.

MINISTER TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 kwietnia 2003 r. w sprawie określenia zasad przewozu towarów niebezpiecznych statkami niepodlegającymi Konwencji SOLAS (Dz. U. Nr 89, poz. 832), które na podstawie art. 149 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368 oraz z 2012 r. poz.1068) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Uzasadnienie

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 17 czerwca 2013 r. w sprawie określenia dodatkowych wymagań dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych statkami niepodlegającymi Konwencji SOLAS, zwane dalej „rozporządzeniem”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 99 ust. 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368 oraz z 2012 r. poz. 1068), zwanej dalej „ustawą”.

Rozporządzenie dotyczy kwestii prawnych uregulowanych w dotychczas obowiązującym rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 stycznia 2003 r. w sprawie określenia zasad przewozu towarów niebezpiecznych statkami niepodlegającymi Konwencji SOLAS (Dz. U. Nr 89, poz. 832), zwanym dalej „rozporządzeniem w sprawie określenia zasad przewozu towarów niebezpiecznych statkami niepodlegającymi Konwencji SOLAS”, które przestanie obowiązywać na podstawie art. 149 ustawy (nawiązuje do tego odnośnik nr 2 do rozporządzenia).

Rozporządzenie ma charakter porządkujący i zastępuje rozporządzenie w sprawie określenia zasad przewozu towarów niebezpiecznych statkami niepodlegającymi Konwencji SOLAS. W rozporządzeniu zostały zawarte wymagania dotyczące przewozu towarów niebezpiecznych na statkach niepodlegających Konwencji SOLAS, które są ustanowione przez akty prawa międzynarodowego wydawanego przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) m.in. w kwestii przewozu, operacji przeładunkowych ładunków niebezpiecznych i substancji zanieczyszczających. Rozporządzenie w wielu miejscach powtarza regulacje prawne zawarte w ww. aktach prawa międzynarodowego poprzez odesłanie do przedmiotowych norm.

Przepisy §1 i §3 rozporządzenia określają wymogi bezpieczeństwa dla statków przewożących towary niebezpieczne oraz zakres ich stosowania dla statków o pojemności mniejszej niż 500, określają definicje użytych w rozporządzeniu pojęć oraz podstawy prawne międzynarodowe i wynikające z prawa obowiązującego w Rzeczypospolitej Polskiej, w tym towarów niebezpiecznych, które zostały zdefiniowane w Rozdziale VII w Częściach A, A-1 i D Konwencji SOLAS, Kodeksie IMSBC oraz Załączniku III do Konwencji MARPOL oraz sklasyfikowane w Kodeksie IMDG (rozdział 2.0.1.1.) i Kodeksie IMSBC (rozdział 2).

Działanie przepisów rozporządzenia ograniczono do statków o polskiej przynależności ze względu na fakt, że dla statków niepodlegających Konwencji SOLAS, każde z państw ma prawo wydać własne przepisy obowiązujące statki pływające pod ich banderami.

Przepis §2 rozporządzenia zawiera spis konwencji oraz umów międzynarodowych, których regulacje mają zastosowanie w tworzeniu przepisów rozporządzenia oraz definiuje użyte w rozporządzeniu określenia.

Przepis §4 rozporządzenia dotyczy działań statek-port w przypadku przewozu towarów niebezpiecznych, tj. art. 10, 10a i 10b ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2012 r. poz. 1244) dotyczy to informacji i deklaracji związanych z przewozem towarów niebezpiecznych oraz sposobów postępowania z odpadami i pozostałościami ładunkowymi.

W rozporządzeniu zostały zawarte regulacje dotyczące kwestii bezpieczeństwa statku, ludzi, wyposażenia, zasad monitorowania czynności związanych z towarami niebezpiecznymi oraz wymagań odnośnie przeszkolenia załogi statku przewożącego towary niebezpieczne. Zgodnie z regulacją zawartą w § 5 rozporządzenia wszystkie czynności dotyczące bezpieczeństwa statku związane z przewozem towarów niebezpiecznych są odnotowywane w dzienniku pokładowym. Aby uniknąć kontaktu nieprzeszkolonych ludzi z towarami niebezpiecznymi nakazano uniemożliwienie dostępu do nich pasażerom lub innym osobom

niebędącym pasażerami lub załogą statku. Załoga statku z kolei powinna się przeszkolić w zakresie obchodzenia się towarami niebezpiecznymi oraz środkami i sprzętem niezbędnymi do przeciwdziałania skutkom kontaktu z materiałami niebezpiecznymi lub zjawisk fizyko-chemicznych wynikających z natury towarów niebezpiecznych.

Przepis §6 rozporządzenia określa warunki ładowania, rozmieszczania i mocowania towarów niebezpiecznych, które następnie, ze względu na właściwości fizyko-chemiczne towarów niebezpiecznych, podlegają ograniczeniom i obostrzeniom w stosunku do towarów, które nie są niebezpieczne. Zasady dotyczące tych warunków są przeniesione z przepisów międzynarodowych.

Rozporządzenie w §7 i §8 dotyczy unormowań w zakresie opakowań i znakowania towarów niebezpiecznych w przewozach morskich. Rozporządzenie odsyła w przedmiotowej materii do odpowiednich postanowień Kodeksu IMDG lub przestrzegania postanowień załącznika III do Konwencji MARPOL.

Przepis §9 rozporządzenia reguluje przewóz towarów niebezpiecznych, w tzw. krótkich podróżach morskich na statkach ro-ro, gdy są towary niebezpieczne spełniające wymogi przepisów RID, ADR lub ADN, a które nie zawsze spełniają wymagania Kodeksu IMDG, oraz określa wymagania formalne na jakich przewóz może się odbywać. Podstawą dla tego przepisu są postanowienia rozdziału 7.9 Kodeksu IMDG pozwalającego na zawarcie porozumień regionalnych pomiędzy państwami. Należy zaznaczyć, że ta regulacja wypełnia postanowienia porozumienia Baltic MoU, czyli porozumienia nadbałtyckich państw członkowskich Unii Europejskiej w sprawie przewozu statkami ro-ro towarów niebezpiecznych w ładunkowych jednostkach transportowych, ogłoszonego obwieszczeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie podania do publicznej wiadomości niektórych przepisów międzynarodowych dotyczących przewozu materiałów niebezpiecznych oraz ładunków masowych statkami morskimi (Dz. Urz. MTBiGM poz. 71).

Przepis §10 rozporządzenia określa sposób postępowania w przypadkach zaistnienia zdarzenia będącego niekorzystnym skutkiem przewożenia materiałów niebezpiecznych i wynikających ze zdarzenia zagrożeń dla ludzi, statku, bezpieczeństwa żeglugi oraz środowiska, które mogą stworzyć te materiały.

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z §4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

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 w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji oraz Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Organizacje o charakterze lobbingsowym, wymienione w rejestrze podmiotów wykonujących zawodową działalność lobbingsową (bip.msw.gov.pl) nie zgłosiły zainteresowania pracami nad projektem rozporządzenia. Stosownie do art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa z chwilą udostępnienia rozporządzenia w Biuletynie Informacji Publicznej żadne podmioty nie zgłosiły zainteresowania pracami nad projektem rozporządzenia.

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

Ocena skutków regulacji (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje regulacja

Rozporządzenie oddziałuje na armatorów, kapitanów i załogi statków, załadowców towarów niebezpiecznych i personel portów morskich.

2. Konsultacje społeczne

Rozporządzenie zostało poddane konsultacjom społecznym z następującymi podmiotami:

1. Akademia Morska w Gdyni;
2. Akademia Morska w Szczecinie;
3. Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków;
4. Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”;
5. Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy;
6. Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich;
7. Związek Armatorów Polskich;
8. Bureau Veritas Polska;
9. Polski Rejestr Statków;
10. Det Norske Veritas Polska;
11. Germanischer Lloyd Polska;
12. Lloyd's Register (Polska) Sp. z o.o.;
13. RINA Poland;
14. Rosyjski Morski Rejestr Statków Oddział w Polsce;
15. Chipolbrok Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe S.A.;
16. Polska Żegluga Bałtycka;
17. Polska Żegluga Morska;
18. Polskie Linie Oceaniczne;
19. Rem-Service. Sp. z o.o.;
20. Unibaltic;
21. Unity Line Sp. z o.o.;
22. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.;
23. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.;
24. Zarząd Morskich Portów Szczecin – Świnoujście S.A.;
25. Zarząd Portu Darłowo;
26. Zarząd Portu Elbląg;
27. Zarząd Morskiego Portu Kołobrzeg;
28. Zarząd Portu Police;
29. Stowarzyszenie Kapitanów Żeglugi Wielkiej;
30. Związek Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych w Gdyni.

W wyniku konsultacji nadesłano uwagi o charakterze redakcyjnym, które zostały uwzględnione.

3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

4. 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.

5. Wpływ regulacji na rynek pracy

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

6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

8. Wpływ regulacji na stan środowiska

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.