

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA¹⁾

z dnia 2016 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie procedury konkursowej określającej szczegółowe warunki dystrybucji ograniczonych praw przewozowych

Na podstawie art. 191 ust. 14 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 27 grudnia 2012 r. w sprawie procedury konkursowej określającej szczegółowe warunki dystrybucji ograniczonych praw przewozowych (Dz. U. z 2013 r. poz. 16) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 2 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) uprawnionym przewoźniku lotniczym – rozumie się przez to polskiego przewoźnika lotniczego lub przewoźnika lotniczego wspólnotowego ustanowionego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w rozumieniu art. 192a ust. 2 ustawy, z uwzględnieniem umów międzynarodowych.”;

2) w § 3:

a) w ust. 1:

– pkt 5 i 6 otrzymują brzmienie:

„5) datę planowanego rozpoczęcia przewozów lotniczych i planowany okres ich wykonywania, ze wskazaniem, czy przewozy mają być wykonywane całorocznie czy sezonowo;

6) liczbę operacji lotniczych w tygodniu, o które ma być powiększona liczba wykonywanych operacji lotniczych – w przypadku, gdy przewoźnik lotniczy wykonuje już przewozy lotnicze, albo liczbę operacji lotniczych

¹⁾ Minister Infrastruktury i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U. poz. 1907).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2014 r. poz. 768 oraz z 2015 r. poz. 978, 1221, 1586 i 1893.

w tygodniu, które mają być wykonywane – w przypadku, gdy przewoźnik lotniczy nie wykonuje jeszcze przewozów lotniczych, a także dni i godziny wykonywania tych operacji;”;

– pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8) liczbę statków powietrznych oraz ich typy i pojemności;”;

– uchyla się pkt 11,

– pkt 13 i 14 otrzymują brzmienie:

„13) historię wykonywania przewozów na wnioskowanych trasach lub obszarach, ze wskazaniem wielkości przewozów pasażerskich i wysokości wcześniejszych nakładów na rozwój przewozów lotniczych do danego państwa, jeżeli zostały poniesione;

14) średnią ostateczną cenę biletu na danej trasie w sezonie rozkładowym, w którym jest planowane rozpoczęcie wykonywania wnioskowanych przewozów, także w obie strony, tam gdzie ma to zastosowanie, w rozumieniu art. 23 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty;”;

– uchyla się pkt 15,

b) w ust. 2:

– pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) listę taryf, które będą stosowane na wnioskowanej trasie, ze wskazaniem rodzaju usług związanych z daną taryfą;”;

– uchyla się pkt 5;

3) w § 6 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. W przypadku gdy liczba ograniczonych praw przewozowych wskazana we wnioskach o wydanie upoważnień, odpowiadających wymogom formalnym określonym w § 3, nie przekracza liczby dostępnych ograniczonych praw przewozowych, wnioski zostają rozpatrzone w trybie określonym w art. 191 ustawy, bez przeprowadzenia konkursu.”;

4) po § 8 dodaje się § 8a w brzmieniu:

„§ 8a. 1. W przypadku gdy po ogłoszeniu konkursu jako jego uczestnik pozostał tylko jeden uprawniony przewoźnik lotniczy albo nie pozostał żaden przewoźnik lotniczy, konkurs zostaje unieważniony. Wniosek uprawnionego przewoźnika

lotniczego, który pozostał jedynym uczestnikiem konkursu, podlega rozpatrzeniu w trybie określonym w art. 191 ustawy.

2. Informację o unieważnieniu konkursu Prezes Urzędu publikuje niezwłocznie w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu.”;

5) w § 14 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Po upływie terminu na wniesienie protestu, jeżeli żaden przewoźnik nie wniósł protestu albo wniesiony protest nie został uwzględniony, Prezes Urzędu wydaje upoważnienie uprawnionemu przewoźnikowi lotniczemu lub uprawnionym przewoźnikom lotniczym, uwzględniając ocenę punktową zawartą w protokole, o którym mowa w § 9 pkt 4, z zachowaniem zasady proporcjonalności, o ile to możliwe.”;

6) § 15 otrzymuje brzmienie:

„§ 15. Prezes Urzędu, dokonując wyboru uprawnionego przewoźnika lotniczego, któremu zostanie wydane upoważnienie, kieruje się zasadą przejrzystości oraz niedyskryminacji i bierze pod uwagę, poza kryteriami określonymi w art. 191 ust. 7 ustawy, następujące kryteria:

- 1) zapewnienie zrównoważonego rozwoju transportu lotniczego, turystyki i handlu w Unii Europejskiej, w tym zapewnienie przewozów całorocznych;
- 2) zdolności finansowe i operacyjne do realizacji przewozów lotniczych objętych wnioskiem;
- 3) zapewnienie najkorzystniejszej oferty konsumentom, w tym w szczególności:
 - a) liczbę operacji lotniczych w tygodniu na danej trasie, z uwzględnieniem konieczności wspierania konkurencji między przewoźnikami,
 - b) konkurencyjny poziom taryf przewozu lotniczego i związane z tym poziomem usługi,
 - c) sposób dystrybucji dokumentów przewozowych;
- 4) zapewnienie wysokich standardów bezpieczeństwa i ochrony środowiska, w tym oferowanie przewozów wykonywanych statkami powietrznymi wpisanymi do certyfikatu przewoźnika lotniczego występującego z wnioskiem;
- 5) historię wykonywania przewozów na wnioskowanych trasach lub obszarach, z uwzględnieniem wysokości wcześniejszych nakładów na rozwój przewozów lotniczych do danego państwa, jeżeli zostały poniesione.”.

§ 2. 1. W sprawach postępowań konkursowych wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. W sprawach postępowań w przedmiocie udzielenia upoważnienia na podstawie wyników postępowań konkursowych, o których mowa w ust. 1, stosuje się przepisy dotychczasowe.

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

**MINISTER INFRASTRUKTURY
I BUDOWNICTWA**

Za zgodność pod
względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym

Zastępca Dyrektora
Departamentu Prawnego
Anna Kubik

UZASADNIENIE

I. Potrzeba i cel wydania rozporządzenia

Potrzeba wydania niniejszego rozporządzenia wynika z dotychczasowych doświadczeń związanych ze stosowaniem rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 27 grudnia 2012 r. w sprawie procedury konkursowej określającej szczegółowe warunki dystrybucji ograniczonych praw przewozowych (Dz. U. z 2013 r. poz. 16), zwanego dalej „rozporządzeniem”. Nowelizacja rozporządzenia realizowana jest w celu ułatwienia prowadzenia, uporządkowania i zapewnienia spójności procedury konkursowej oraz zmniejszenia liczby dokumentów oraz informacji składanych przez przewoźników wnioskujących o wydanie upoważnienia w procedurze konkursowej. Projekt nowelizacji odzwierciedla również zalecenia Komisji Europejskiej, zwane dalej „zaleceniami KE”, które w marcu 2015 r. zostały przekazane do wszystkich państw członkowskich UE w formie Information Note (Ares (2015)1099745-12/3/2015).

II. Zakres regulacji prawnej projektu

Na podstawie przepisów obowiązującego rozporządzenia przeprowadzono dotychczas kilka procedur konkursowych w przedmiocie wydania upoważnienia do wykonywania regularnych pasażerskich przewozów lotniczych na trasach pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a państwem trzecim. Procedury te dotyczyły przyznania ograniczonych praw przewozowych na wybranych trasach pomiędzy terytorium Polski a terytorium Izraela.

Przedmiotowa nowelizacja dotyczy zmniejszenia zakresu informacji i liczby dokumentów dołączanych do wniosku o wydanie upoważnienia w procedurze konkursowej, rozszerzenia katalogu przypadków, w których wnioski o wydanie upoważnienia są rozpatrywane bez przeprowadzenia konkursu, uporządkowania kryteriów przyznawania ograniczonych praw przewozowych oraz umożliwienia, tam gdzie można to zastosować, proporcjonalnego przyznawania ograniczonych praw przewozowych, w zależności od liczby punktów uzyskanych w konkursie, co obecnie nie jest możliwe do zastosowania.

Planowana zmiana brzmienia § 2 pkt 5 rozporządzenia wynika z faktu, że o ile zgodnie z art. 190 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393, z późn. zm.), przepisy działu X stosuje się do przewozów lotniczych międzynarodowych w zakresie nieuregulowanym odmiennie przez wiążące umowy międzynarodowe, o tyle brak jest analogicznego odwołania w treści rozporządzenia. Zmiana w tym zakresie jest zatem

podyktowana zapewnieniem spójności przepisów ustawy i rozporządzenia, szczególnie w zakresie analizy spełnienia warunków formalnych przez wnioskodawców.

Zakres informacji wymaganych we wniosku o wydanie upoważnienia do wykonywania przewozów regularnych lub serii przewozów nieregularnych jest obecnie zbyt rozbudowany. Zmiany proponowane w projektowanym § 3 ust. 1, w szczególności w zakresie pkt 11, 13, 14 i 15 rozporządzenia, mają na celu zmniejszenie tego zakresu, a także doprecyzowanie wymaganych informacji. Projektowany § 3 ust. 1 pkt 5 uzupełniono o konieczność wskazania przez wnioskodawcę, czy przewozy mają być wykonywane całorocznie czy sezonowo, co wynika m.in. z zaleceń Komisji Europejskiej. Z doświadczeń związanych ze stosowaniem § 3 ust. 1 pkt 6 rozporządzenia, wynika, że przewoźnicy, którzy składali wnioski o wydanie upoważnień, a wcześniej wykonywali już przewozy i chcieli tylko zwiększyć tygodniową liczbę operacji (częstotliwości), nie wiedzieli, czy we wniosku należy wpisać wnioskowaną czy docelową liczbę. W związku z tym, w przepisie tym zwrot „planowaną liczbę operacji lotniczych” zastąpiono zwrotem „liczbę operacji lotniczych w tygodniu, o które ma być powiększona liczba wykonywanych operacji lotniczych – w przypadku, gdy przewoźnik lotniczy wykonuje już przewozy lotnicze, albo liczbę operacji lotniczych w tygodniu, które mają być wykonywane – w przypadku, gdy przewoźnik lotniczy nie wykonuje jeszcze przewozów lotniczych”. Ponadto, fragment dotyczący typów statków powietrznych i ich pojemności przeniesiono z pkt 6 do projektowanego pkt 8, który uzupełniono także o liczbę statków powietrznych. Jednocześnie zrezygnowano ze wskazywania przez przewoźników numerów rejestracyjnych statków powietrznych, bowiem dane te wskazane są w certyfikacie przewoźnika lotniczego.

Uchylenie w § 3 w ust. 2 pkt 5 ma na celu zmniejszenie liczby dokumentów dołączanych do wniosku. Z kolei dodanie w § 6 ust. 3 oraz wprowadzenie do rozporządzenia nowego § 8a wynika z potrzeby doprecyzowania zasad proceduralnych, poprzez wskazanie okoliczności, w których nie jest wymagane przeprowadzenie konkursu. Niektóre sytuacje (np. wycofanie wniosku przez przewoźnika już dopuszczonego do konkursu, utrata koncesji przez przewoźnika lotniczego, występowanie ograniczonych praw przewozowych w liczbie wystarczającej dla wszystkich ubiegających się o nie przewoźników lotniczych) z rynkowego punktu widzenia nie wymagają przeprowadzania konkursu, jednak nie zostały uregulowane w obowiązującym rozporządzeniu. Obowiązek publikacji w Biuletynie Informacji Publicznej informacji o unieważnieniu konkursu jest natomiast odzwierciedleniem zaleceń Komisji

Europejskiej, zgodnie z którymi procedury konkursowe przy dystrybucji ograniczonych praw przewozowych powinny być prowadzone z zachowaniem zasad przejrzystości, transparentności i jawności.

W świetle obecnie obowiązującego rozporządzenia, ograniczone prawa przewozowe przyznawane są przewoźnikom lotniczym kolejno w oparciu o liczbę punktów zdobytych w konkursie oraz liczbę praw wskazaną we wniosku przez przewoźnika lotniczego, co można wyrazić zasadą „zwycięzca bierze wszystko”. Zmiana brzmienia § 14 ust. 1 rozporządzenia wprowadza możliwość proporcjonalnego przyznawania praw przewozowych przewoźnikom lotniczym, w zależności od liczby punktów uzyskanych w konkursie. Proporcjonalne przyznanie ograniczonych praw przewozowych będzie mogło mieć zastosowanie tylko w tych przypadkach, gdy ograniczone prawa przewozowe będące przedmiotem konkursu będą mogły być proporcjonalnie rozdzielone, w przypadku bowiem np. monodesygnacji, czyli sytuacji gdy z umowy wynika możliwość wyznaczenia tylko jednego przewoźnika niemożliwe będzie zachowanie proporcjonalności. W takiej sytuacji przewoźnik z najwyższą liczbą punktów wygra, uzyska upoważnienie, a następnie zgodnie z umową międzynarodową zostanie wyznaczony do wykonywania przewozów na określonych trasach lub obszarach.

W projektowanym § 15 rozporządzenia uporządkowano zakres kryteriów uwzględnianych przy ocenie wniosków przewoźników lotniczych, co stanowi odzwierciedlenie zaleceń Komisji Europejskiej w tym zakresie.

Celem przepisu przejściowego zawartego w projektowanym § 2 jest zapewnienie, by wnioski w ramach jednej procedury konkursowej, toczącej się w momencie wejście życie nowelizowanego rozporządzenia, były procedowane na dotychczasowych zasadach, tak by zachować spójność i jednolitość w danej procedurze konkursowej. Procedura taka rozpoczyna się w dniu publikacji przez Prezesa Urzędu informacji o otrzymaniu wniosku przewoźnika lotniczego oraz zaproszenia do składania wniosków o wydanie upoważnienia przez pozostałych uprawnionych przewoźników lotniczych w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu, a kończy się po rozpatrzeniu protestu przez Prezesa Urzędu albo po upływie terminu na jego wniesienie. Z kolei po zakończeniu procedury konkursowej wydawana jest decyzja w sprawie upoważnienia, tym samym w odniesieniu do postępowań w tym przedmiocie powinny mieć zastosowanie przepisy dotychczasowe.

Zakłada się, że w wyniku nowelizacji rozporządzenia nastąpi zwiększenie efektywności prowadzenia procedury konkursowej dotyczącej dystrybucji ograniczonych praw

przewozowych, przy jednoczesnym zmniejszeniu obciążeń administracyjnych dla przewoźników lotniczych biorących udział w takiej procedurze.

III. Informacje związane z procedowaniem projektu

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych oraz nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu.

Stosownie do postanowień § 52 ust. 1 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. poz. 979) – projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie zmieniające rozporządzenie w sprawie procedury konkursowej określającej szczegółowe warunki dystrybucji ograniczonych praw przewozowych</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Jerzy Szmit – Podsekretarz Stanu w MliB</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Ewelina Gruszewska (e-mail: Ewelina.Gruszewska@mir.gov.pl; tel. 22 522 50 67)</p>	<p>Data sporządzenia 03.12.2015 r.</p> <p>Źródło Art. 191 ust. 14 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393, z późn. zm.)</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych MIiR 620</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Ułatwienie prowadzenia, uporządkowanie i zapewnienie spójności procedury konkursowej w zakresie przyznawania ograniczonych praw przewozowych realizowanej zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 27 grudnia 2012 r. w sprawie procedury konkursowej określającej szczegółowe warunki dystrybucji ograniczonych praw przewozowych (Dz. U. z 2013 r. poz. 16) oraz zmniejszenia liczby dokumentów oraz informacji składanych przez przewoźników wnioskujących o wydanie upoważnienia w tej procedurze.

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

Rekomendowanym rozwiązaniem jest nowelizacja rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 27 grudnia 2012 r. w sprawie procedury konkursowej określającej szczegółowe warunki dystrybucji ograniczonych praw przewozowych (Dz. U. z 2013 r. poz. 16). Nowelizacja rozporządzenia będzie polegała na:

- 1) zmniejszeniu zakresu informacji i liczby dokumentów wymaganych do wniosku o wydanie upoważnienia w procedurze konkursowej;
- 2) rozszerzeniu katalogu przypadków, gdy wnioski o wydanie upoważnienia są rozpatrywane bez przeprowadzenia konkursu;
- 3) uporządkowaniu kryteriów przyznawania ograniczonych praw przewozowych;
- 4) umożliwieniu proporcjonalnego przyznawania ograniczonych praw przewozowych w zależności od liczby punktów uzyskanych w konkursie.

W wyniku nowelizacji rozporządzenia oczekuje się zwiększenia efektywności prowadzenia procedury konkursowej oraz zmniejszenia obciążeń administracyjnych dla przewoźników lotniczych biorących udział w procedurze konkursowej.

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

Wszystkie państwa członkowskie UE posiadają wydane krajowe akty prawne regulujące procedurę przyznawania ograniczonych praw przewozowych. Wymóg stworzenia i prowadzenia procedury wynika z rozporządzenia (WE) nr 847/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie negocjacji i wykonania umów dotyczących usług lotniczych między Państwami Członkowskimi a państwami trzecimi (Dz. Urz. UE L 157 z 30.04.2004, str. 4; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 8, t. 7, str. 193). Treść przepisów i tryb prowadzenia procedury są indywidualnie regulowane w każdym państwie członkowskim UE. Nowelizacja odzwierciedla również zalecenia Komisji Europejskiej w zakresie przeprowadzania procedur konkursowych przekazane do wszystkich państw członkowskich UE w formie Information Note w marcu 2015r. (Ares(2015)1099745-12/3/2015).

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przewoźnicy lotniczy	19	Wykaz posiadaczy koncesji na wykonywanie przewozu lotniczego (baza własna Urzędu Lotnictwa Cywilnego)	Zmniejszenie barier administracyjnych do uzyskania upoważnienia do wykonywania przewozów lotniczych do państw trzecich na trasach lub obszarach objętych ograniczonymi prawami przewozowymi.
Wspólnotowi przewoźnicy lotniczy	przewoźnicy lotniczy z państw członkowskich UE	UE baza CIRCA	

Zapewnienie spójności i lepszej funkcjonalności procedury przyznawania praw przewozowych.

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

Zasadnicze konsultacje zostaną przeprowadzone zgodnie z trybem przewidzianym w Regulaminie pracy Rady Ministrów i obejmą one podmioty działające w segmencie lotniczym.

Lista konsultantów publicznych:

1. Aircraft Management and Consulting sp. z o.o.
2. BARIP
3. Blue Jet sp. z o.o.
4. Business Center Club – Związek Pracodawców
5. Enter Air sp. z o.o.
6. Flyjet sp. z o.o.
7. Forum Związków Zawodowych
8. General Aviation Services sp. z o. o.
9. HELICOPTER PL S.A.
10. Husair sp. z o.o.
11. IATA
12. IBEX – U.L. sp. z o.o.
13. Lotnicze Przedsiębiorstwo Usługowe „Heliseco” sp. z o.o.
14. Niezależny Związek Zawodowy „Solidarność”
15. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
16. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych - „Lewiatan”
17. Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.
18. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej
19. Royal – Star sp. z o.o.
20. Salt Aviation sp. z o. o.
21. Sky Taxi sp. z o.o.
22. Small Planet Airlines sp. z o.o.
23. Smart Jet sp. z o.o.
24. Sprintair Cargo sp. z o.o.
25. Sprintair S.A.
26. SPZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe
27. Travel Service Polska sp. z o.o.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2014 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											Łącznie (0-10)	
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Bez 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 2014 r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							

W ujęciu niepieniężnym		

Niemierzalne	Przewoźnicy lotniczy	Ułatwienie udziału polskim i wspólnotowym przewoźnikom lotniczym w procedurze konkursowej dystrybucji ograniczonych praw przewozowych w celu uzyskania praw przewozowych do wykonywania przewozów lotniczych na trasach pomiędzy RP a państwami trzecimi.
	Administracja publiczna	Nowe rozwiązania ze względu na ich zwiększoną efektywność spowodują polepszenie wizerunku administracji publicznej i prawodawstwa.

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	
--	--

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

<input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input checked="" 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
--	---

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Wpływ neutralny

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 inne:

demografia
 mienie państwowe

informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

W podstawowym zakresie wykonanie przepisów projektowanego aktu prawnego nastąpi w momencie wejścia w życie zmiany rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 27 grudnia 2012 r. w sprawie procedury konkursowej określającej szczegółowe warunki dystrybucji ograniczonych praw przewozowych (Dz. U. z 2013 r. poz. 16).

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

Ewaluacja efektów projektu będzie dokonana po zakończeniu dwóch kolejnych procedur konkursowych prowadzonych po jego wejściu w życie. Pod uwagę wzięte zostaną:

- liczba podmiotów dopuszczona do udziału w procedurze konkursowej,
 - liczba podmiotów, którym przyznano ograniczone prawa przewozowe,
 - adekwatność informacji zawartych we wniosku i przedłożonej dokumentacji w odniesieniu do ustalonych kryteriów oceny wniosków,
- w porównaniu do procedur konkursowych prowadzonych przed wejściem w życie projektowanych zmian.

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