

Projekt z dnia 22 listopada 2019 r.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA CYFRYZACJI¹⁾

z dnia 2019 r.

w sprawie aplikacji mobilnej służącej do rozliczania opłaty za przewóz osób

Na podstawie art. 13b ust. 4 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2140) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) minimalne wymagania funkcjonalne dla aplikacji mobilnej oraz aplikacji mobilnej działającej przy udziale systemu teleinformatycznego;
- 2) sposób zabezpieczania danych gromadzonych przez aplikację mobilną oraz system teleinformatyczny.

§ 2. Aplikacja mobilna oraz aplikacja mobilna działająca przy udziale systemu teleinformatycznego zapewniają:

- 1) przedsiębiorcy wykonującemu transport drogowy w zakresie przewozu osób na podstawie licencji funkcjonalność:
 - a) naliczania opłaty za przewóz osób samochodem osobowym, w tym taksówką, z wyjątkiem przewozu okazjonalnego – z zachowaniem przepisów o opłatach maksymalnych,
 - b) wyliczania orientacyjnej długości trasy przewozu,
 - c) rejestrowania parametrów charakteryzujących realizowany przewóz, co najmniej takich jak:
 - pokonywana odległość, wyliczana orientacyjnie przy użyciu systemu nawigacji satelitarnej,
 - czas rozpoczęcia i trwania przewozu,
 - przyznane klientowi ulgi i rabaty,
 - strefy taryfowe;

¹⁾ Minister Cyfryzacji kieruje działem administracji rządowej – informatyzacja, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Cyfryzacji (Dz. U. poz. 2270).

- 2) klientowi funkcjonalność:
 - a) dostępu do informacji, o których mowa w pkt 1,
 - b) dokonania opłaty za przewóz.

§ 3. Aplikacja mobilna oraz aplikacja mobilna działająca przy udziale systemu teleinformatycznego zapewniają funkcjonalność umożliwiającą rejestrację informacji o:

- 1) uprawnieniach przedsiębiorcy wykonującego transport drogowy w zakresie przewozu osób na podstawie licencji i uprawnieniach kierowcy do realizacji przewozu;
- 2) realizowanym przewozie w zakresie:
 - a) pokonanej odległości,
 - b) czasu rozpoczęcia i trwania przewozu,
 - c) opłaty pobranej za przewóz

– z uwzględnieniem informacji oraz wymagań niezbędnych do prawidłowego działania kasy rejestrującej mającej postać oprogramowania o zastosowaniu specjalnym, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 111b ust. 3 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2018 r. poz. 2174, z późn. zm.²⁾).

§ 4. Aplikacja mobilna oraz aplikacja mobilna działająca przy udziale systemu teleinformatycznego zapewniają możliwość udostępnienia klientowi w postaci elektronicznej informacji dotyczących realizowanego przewozu, o których mowa w § 3, w sposób zapewniający zapoznanie się z ich treścią.

§ 5. Aplikacja mobilna oraz aplikacja mobilna działająca przy udziale systemu teleinformatycznego zapewniają funkcjonalność umożliwiającą:

- 1) zapoznanie się informacjami, o których mowa w § 3 pkt 1, utrwalonymi na nośniku w postaci elektronicznej w przypadku kontroli przewozu przez podmioty uprawnione do kontroli wykonywania transportu drogowego;
- 2) współdziałanie z kasą rejestrującą mającą postać oprogramowania o zastosowaniu specjalnym, o której mowa w § 3 pkt 2.

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2018 r. poz. 2193, 2215, 2244, 2354, 2392 i 2433 oraz z 2019 r. poz. 675, 1018, 1495, 1520, 1751 i 1818.

§ 6. Dane gromadzone przez aplikację mobilną oraz system teleinformatyczny są zabezpieczane w sposób zapewniający:

- 1) ewidencjonowany dostęp do tych danych i opisujących ich metadanych, udzielany osobom, zgodnie z uprawnieniami, przydzielonymi odpowiednio do zakresu udziału w realizacji przewozu;
- 2) integralność przetwarzanych danych i metadanych, polegającą na zabezpieczeniu przed wprowadzaniem zmian, z wyjątkiem zmian wprowadzanych w ramach ustalonych i udokumentowanych procedur;
- 3) rozliczalność działań dokonywanych na danych i metadanych, pozwalającą przypisać każde działanie na danych i metadanych do konkretnej osoby fizycznej lub procesu oraz umiejscowienie tego działania w czasie;
- 4) ograniczanie możliwości wystąpienia sytuacji, które mogłyby prowadzić do niekontrolowanej utraty lub zmian w tych danych i metadanych.

§ 7. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2020 r.

MINISTER CYFRYZACJI

W porozumieniu:

MINISTER INFRASTRUKTURY

MINISTER FINANSÓW

Za zgodność pod względem prawnym, redakcyjnym i legislacyjnym
Iwona Szulc
Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego
w Ministerstwie Cyfryzacji
/- podpisano elektronicznie/

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie Ministra Cyfryzacji w sprawie aplikacji mobilnej służącej do rozliczania opłaty za przewóz osób stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 13b ust. 4 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2140), zwanej dalej „ustawą o transporcie drogowym”.

Art. 13b ust. 4 ustawy o transporcie drogowym nakłada na ministra właściwego do spraw informatyzacji, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu i do spraw finansów, obowiązek określenia minimalnych wymagań funkcjonalnych dla aplikacji mobilnej oraz aplikacji mobilnej działającej przy udziale systemu teleinformatycznego, a także sposobu zabezpieczania danych gromadzonych przez aplikację mobilną i system teleinformatyczny.

Projektowane przepisy określają wymagania dla tworzonej przez podmioty komercyjne aplikacji mobilnej, która ma umożliwiać zawieranie umów na przewóz osób. Aplikacja mobilna ma zapewniać możliwość naliczania opłaty za przewóz osób samochodem osobowym, w tym taksówką z wyjątkiem przewozu okazjonalnego, wyliczanie orientacyjnej długości trasy przewozu oraz rejestrowania parametrów charakteryzujących dany przewóz do których należą, m.in.: pokonana odległość wyliczana orientacyjnie przy użyciu systemu nawigacji satelitarnej, czas rozpoczęcia i trwania przewozu, przyznane klientowi rabaty i ulgi oraz strefy taryfowe. Jednocześnie aplikacja ma zapewnić klientowi możliwość dostępu do tych informacji oraz dokonanie opłaty za przewóz. Aplikacja ma współdziałać z kasą rejestrującą mającą postać oprogramowania o zastosowaniu specjalnym.

Cena, którą będzie należało zapłacić za przewóz obliczana za pomocą aplikacji mobilnej będzie ceną umowną. Wyliczenie odległości jest tylko elementem pomocniczym w określeniu ceny, której ustalenie opierało się będzie na umowie z klientem. Aplikacja będzie umożliwiała wyliczenie trasy przed rozpoczęciem przewozu ale nie będzie urządzeniem pomiarowym zastępującym taksometr, który jest elektronicznym przyrządem pomiarowym instalowanym w pojazdach służących do usługowego prowadzenia działalności w zakresie przewozu osób. Taksometry służą do obliczania (według ustalonych taryf) należności za długość drogi przebytej przez taksówkę lub za czas wynajęcia tej taksówki. Aplikacja mobilna nie będzie urządzeniem pomiarowym jakim jest taksometr i nie będzie podlegać wymaganiom załącznika IX do dyrektywy 2014/32/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do udostępniania na rynku przyrządów pomiarowych.

Rozporządzenie będzie określało wymogi dotyczące zabezpieczenia gromadzonych danych, co zapewnione zostanie przez ewidencjonowany dostęp do danych i metadanych udzielany osobom, zgodnie z uprawnieniami, przydzielonymi odpowiednio do zakresu udziału w realizacji przewozu. Za kontrolę dostępu do tych danych będzie odpowiadał administrator. Jest to regulacja ważna z punktu widzenia ochrony danych i metadanych przed ich udostępnieniem osobom nieuprawnionym. Osoby nieuprawnione nie będą mieć też możliwości wprowadzania zmian w danych, a każde działanie na danych i metadanych będzie przypisane konkretnej osobie fizycznej lub procesowi oraz umiejscowione w czasie.

Należy zwrócić uwagę, że projektowane przepisy określają wyłącznie podstawowe

wymagania funkcjonalne dla aplikacji w celu jej skutecznego i bezpiecznego stosowania w przewozie osób. Poza zakresem regulacji pozostaną, m.in. wymagania dotyczące ochrony danych osobowych, gdyż podstawą przetwarzania ewentualnych danych osobowych w takim przypadku będzie art. 6 ust. 1 lit. b RODO, tj. wykonanie umowy, której stroną jest osoba, której dane dotyczą. Tym samym nie ma potrzeby, by na poziomie rozporządzenia precyzować zakres danych niezbędnych do wykonania umowy – zakres taki nie jest również określany w przepisach dotyczących innych umów funkcjonujących w krajowym obrocie prawnym. Projektowane rozporządzenie określa wyłącznie minimalne funkcjonalne wymagania aplikacji tworzonych przez podmioty komercyjne. Do nich też będzie należało wprowadzenie rozwiązań zapewniających bezpieczeństwo aplikacji.

Z punktu widzenia klienta ważna będzie także regulacja zapewniająca możliwość zapoznania się z informacjami dotyczącymi przewozu, gdyż aplikacja ma zapewniać możliwość udostępnienia klientowi w postaci elektronicznej informacji dotyczących realizowanego przewozu, o których mowa w § 3, w sposób zapewniający zapoznanie się z ich treścią.

Założeniem ustawodawcy w art. 13b ustawy o transporcie drogowym było wprowadzenie możliwości korzystania obok tradycyjnego taksometru z innowacyjnej aplikacji działającej we współpracy z kasą fiskalną mającą postać oprogramowania. Ustawa o transporcie drogowym wprowadzając możliwość korzystania z aplikacji mobilnej nie wyklucza działalności tradycyjnym przewozom korzystającym z taksometru. Art. 13b ustawy o transporcie drogowym, a w konsekwencji projektowane rozporządzenie wychodzi naprzeciw zapotrzebowaniu zarówno klientów, jak i przedsiębiorców umożliwiając dokonanie wyboru czy korzystają z tradycyjnego dotąd przewozu taksówką z taksometrem i na podstawie przejechanych kilometrów uiszczają zapłatę za przewóz, czy umawiają się z kierowcą taksówki przed rozpoczęciem przewozu na określoną cenę. W wyniku konsultacji publicznych i uzgodnień międzyresortowych w projekcie rozporządzenia doprecyzowano, iż funkcjonalność pozwalająca na skontrolowanie przez uprawnione organy dotyczy wyłącznie uprawnień i danych przewoźnika. Ma to na celu możliwość porównania danych wpisanych w aplikacji z rzeczywistymi dokumentami tj. wypis z licencji, uprawnienia zawodowe itp. osoby realizującej przewóz.

Rozwiązania w zakresie określania funkcjonalności aplikacji mobilnej służącej do rozliczania opłaty za przewóz osób nie były dotychczas określone w polskim ustawodawstwie.

Planowany termin wejścia w życie rozporządzenia z dniem 1 stycznia 2020 r. jest związany z datą wejścia w życie ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. 1180).

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowana regulacja nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu 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) i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.

Projektowana regulacja nie będzie wymagała notyfikacji Komisji Europejskiej w trybie ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej (Dz. U. z 2018 r. poz. 362 oraz z 2019 r. poz. 730 i 1063).

Projekt nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Ponadto zgodnie z § 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 i 1024, z 2018 r. poz. 114 i 278 oraz z 2019 r. poz. 137), projekt został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Stosownie do postanowień art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), projekt został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej. Nie odnotowano zgłoszeń zainteresowanych podmiotów w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Projektowane rozporządzenie nie będzie mieć wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.

<p>Nazwa projektu</p> <p>Projekt rozporządzenia Ministra Cyfryzacji w sprawie aplikacji mobilnej służącej do rozliczania opłaty za przewóz osób</p> <p>Ministerstwo wiodące: Ministerstwo Cyfryzacji</p> <p>Ministerstwa współpracujące: Ministerstwo Infrastruktury, Ministerstwo Finansów</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu: Pan Marek Zagórski – Minister Cyfryzacji</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu: Pan Sylwester Szczepaniak – Departament Prawny Ministerstwa Cyfryzacji, mail: sylwester.szczepaniak@mc.gov.pl, tel. 22 2455822.</p>	<p>Data sporządzenia 22.11.2019 r.</p> <p>Źródło: Art. 13b ust. 4 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2140)</p> <p>Nr w wykazie prac MC: 136</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Art. 13b ust. 4 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym nakłada na ministra do spraw informatyzacji w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu i spraw finansów obowiązek określenia minimalnych wymagań funkcjonalnych dla aplikacji mobilnej oraz aplikacji mobilnej działającej przy udziale systemu teleinformatycznego, a także sposób zabezpieczania danych gromadzonych przez aplikację mobilną oraz system teleinformatyczny.

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

Projektowane przepisy określają wymagania dla tworzonej przez podmioty komercyjne aplikacji mobilnej, która ma umożliwiać zawieranie umów na przewóz osób. Aplikacja mobilna ma zapewniać możliwość naliczania opłaty za przewóz osób samochodem osobowym, w tym taksówką z wyjątkiem przewozu okazjonalnego, wyliczanie orientacyjnej długości trasy przewozu oraz rejestrowania parametrów charakteryzujących dany przewóz do których należą, m.in.: pokonana odległość wyliczana orientacyjnie przy użyciu systemu nawigacji satelitarnej, czas rozpoczęcia i trwania przewozu, przyznane klientowi rabaty i ulgi oraz strefy taryfowe. Jednocześnie aplikacja ma zapewnić klientowi możliwość dostępu do tych informacji oraz dokonanie opłaty za przewóz. Aplikacja ma współdziałać z kasą rejestrującą mającą postać oprogramowania o zastosowaniu specjalnym.

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

Proponowane rozwiązanie w zakresie wprowadzenia aplikacji mobilnej jest rozwiązaniem nowatorskim w związku z tym brak jest danych jak problem jest rozwiązany w innych krajach.

3. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy wykonujący krajowy	Przedsiębiorcy wykonujący krajowy	Art. 83 ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o	Wprowadzenie wymagań dla

transport drogowy w zakresie przewozów osób samochodami osobowymi, pojazdami samochodowymi przeznaczonymi konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą, taksówkami, w tym podmioty wykonujące działalność polegającą na pośrednictwie przy przewozie osób.	transport drogowy samochodami osobowymi (ok. 0,5 tys. przedsiębiorców), pojazdami samochodowymi przeznaczonymi konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą (ok. 1 tys. przedsiębiorców), taksówkami (ok. 62,4 tys. przedsiębiorców).	transport drogowym.	aplikacji mobilnej oraz aplikacji mobilnej działającej przy udziale systemu teleinformatycznego będzie powodowało konieczność przestrzegania tych wymagań. W ocenie Ministerstwa Cyfryzacji minimalny zakres wymagań określony w przepisach nie będzie generował kosztów dla obecnie używanych aplikacji.
---	--	---------------------	---

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

Projekt został poddany uzgodnieniom międzyresortowym, konsultacjom publicznym i opiniowaniu.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projektowane rozporządzenie zostało udostępnione na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej Ministra Cyfryzacji oraz w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny. Nie odnotowano zgłoszeń zainteresowanych podmiotów w trybie przepisów o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa.

Projekt w ramach konsultacji publicznych i opiniowania został przesłany do następujących podmiotów:

1. Stowarzyszenie TOP TAXI.
2. Poznańskie Stowarzyszenie Taksówkarzy.
3. Stowarzyszenie „RADIO-TAXI-CLUB” Towarzystwo Sieciowe.
4. STOWARZYSZENIE KIEROWCÓW RADIO LUX TAXI.
5. Samorządny Związek Zawodowy Taksówkarzy Rzeczypospolitej Polskiej „Region Pomorski”.
6. Zrzeszenie Transportu Prywatnego Super Hallo Taxi Gdańsk.
7. Stowarzyszenie „Dajan – Taxi”.
8. Towarzystwo Usług Transportowych Hallo Taxi – Zrzeszenie Taksówkarzy.
9. Zrzeszenie Właścicieli Prywatnego Transportu City, Plus, Neptun Taxi.
10. Zrzeszenie Transportu Prywatnego m.st. Warszawy.
11. NSZZ „Solidarność”, Komisja Międzyzakładowa nr 3005 Taksówkarzy Zawodowych m.st. Warszawa.
12. Związek Zawodowy Taksówkarzy „Warszawski Taksówkarz”.
13. Samorządny Związek Zawodowy Taksówkarzy Rzeczypospolitej Polskiej.
14. Ogólnopolska Organizacja Pracodawców Transportu Drogowego.
15. Samorządny Związek Zawodowy Taksówkarzy Rzeczypospolitej Polskiej.
16. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce.

17. Konfederacja „Lewiatan”.
18. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców.
19. Związek Pracodawców Business Centre Club.
20. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej.
21. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych.
22. Forum Związków Zawodowych.
23. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”.
24. Związek Powiatów Polskich.
25. Związek Miast Polskich.
26. Związek Gmin Wiejskich RP.
27. Związek Powiatów Polskich.
28. Uber Polska.
29. Mytaxi Polska Sp. z o.o.
30. Polska Izba Turystyki.
31. Federacja Przedsiębiorców Polskich.
32. Stowarzyszenie Konsumentów Polskich.
33. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji.

5. 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	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie spowoduje skutków dla sektora finansów publicznych, w tym dochodów i wydatków budżetu państwa oraz samorządu terytorialnego.											

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń								
6. 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	<i>Łącznie (0-10)</i>
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2019 r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	
	(dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Zapewnienie bezpieczeństwa prowadzenia działalności gospodarczej, w postaci regulacji prawnych w zakresie działalności gospodarczej.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Zapewnienie bezpieczeństwa prowadzenia działalności gospodarczej, w postaci regulacji prawnych w zakresie działalności gospodarczej.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	(dodaj/usuń)							
Niemierzalne	(dodaj/usuń)							
	(dodaj/usuń)							
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Projektowane rozporządzenie zwiększy konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz nie będzie mieć wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.						
7. 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 checked="" 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 elektronizacji.		<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
Komentarz: Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na zmianę obowiązków informacyjnych. Minimalne standardy określone w rozporządzeniu nie stanowią obciążenia dla sektora.		
8. Wpływ na rynek pracy		
Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na rynek pracy.		
9. Wpływ na pozostałe obszary		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Nie dotyczy.	
10. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Wejście w życie rozporządzenia przewidziane jest w dniu 1 stycznia 2020 r.		
11. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu		
12. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak		