

ZARZĄDZENIE Nr 58

REGIONALNEGO DYREKTORA OCHRONY ŚRODOWISKA W WARSZAWIE

z dnia 4 kwietnia 2022 r.

**w sprawie wskazania drogi dopuszczonej do ruchu pojazdów na terenie rezerwatu przyrody
Rudka Sanatoryjna**

Na podstawie art. 15 ust. 1 pkt 18 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2021 r. poz. 1098 i 1718 oraz z 2022 r. poz. 84) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Na terenie rezerwatu przyrody Rudka Sanatoryjna, zwanego dalej „rezerwatem przyrody”, wskazuje się drogę kolejową dopuszczoną do ruchu pojazdów kolei wąskotorowej, zwaną dalej „torowiskiem”.

2. Przebieg torowiska na terenie rezerwatu przyrody określa mapa stanowiąca załącznik do zarządzenia.

§ 2. Nadzór nad wykonaniem zarządzenia sprawuje Zastępca Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, Regionalny Konserwator Przyrody.

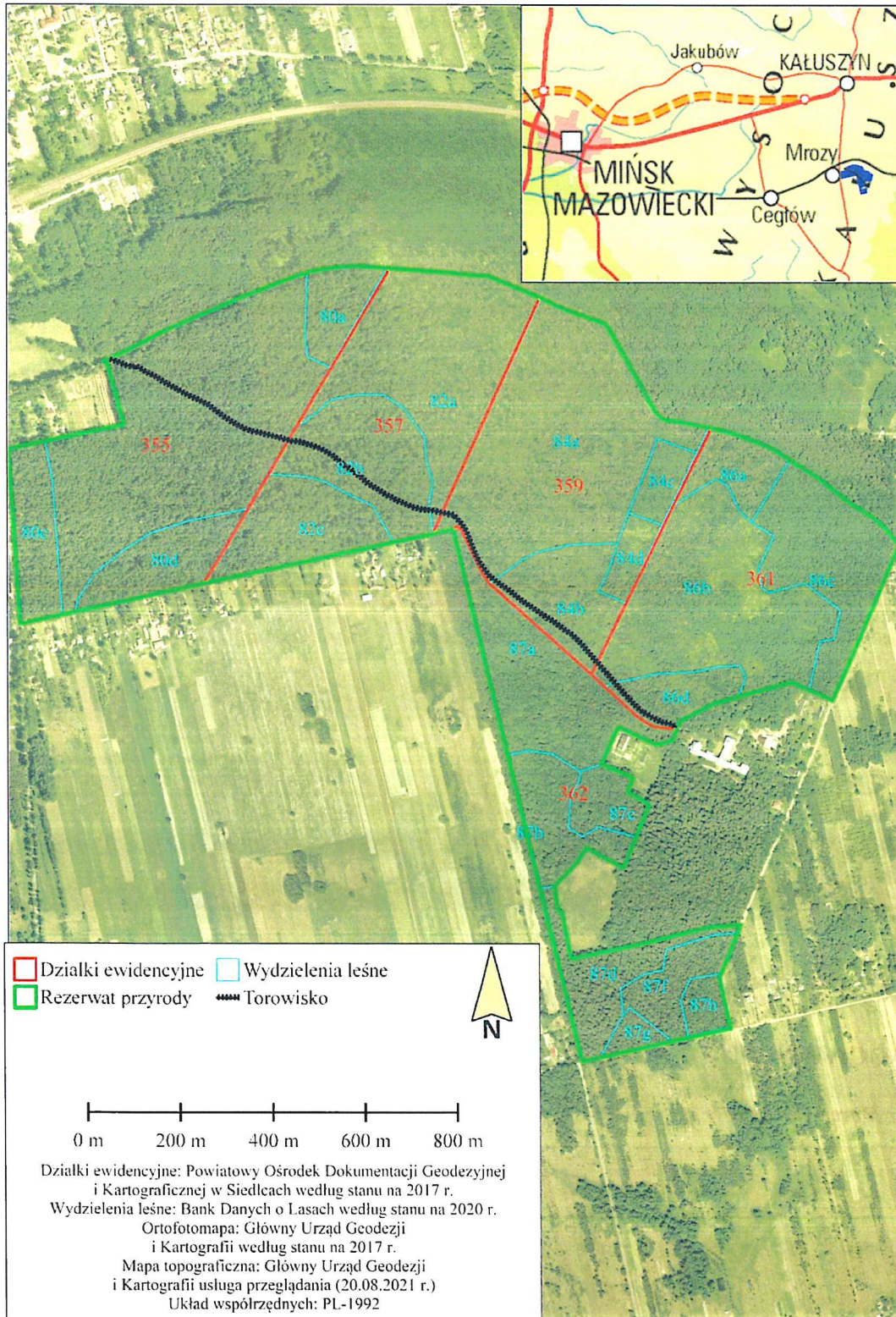
§ 3. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w
Warszawie

Arkadiusz Siembida



Przebieg torowiska na terenie rezerwatu przyrody



Uzasadnienie

Rezerwat przyrody Rudka Sanatoryjna utworzono zarządzeniem Ministra Leśnictwa i Przemysłu Drzewnego z dnia 25 sierpnia 1964 r. w sprawie uznania za rezerwat przyrody (M.P. Nr 62, poz. 288). Zarządzenie to, jako akt prawny wydany na podstawie art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 7 kwietnia 1949 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. Nr 25, poz. 180, z późn. zm.), utraciło moc z dniem 1 maja 2004 r. wraz z wejściem w życie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. Nr 92, poz. 880, z późn. zm.) na podstawie art. 161 w związku z art. 157 tej ustawy. Jednocześnie zgodnie z art. 153 ustawy o ochronie przyrody, rezerwat utworzony przed dniem wejścia w życie ustawy stał się rezerwatem w rozumieniu tejże ustawy. Nadany przedmiotowemu obszarowi status prawny formy ochrony przyrody sprawił, że sposób jego użytkowania stał się zależny od przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1098, z późn. zm., zwanej dalej „ustawą o ochronie przyrody”). Ustawodawca poprzez art. 13 ust. 1 ustawy o ochronie przyrody nakazał zachowanie wyróżniających rezerwat przyrody wartości przyrodniczych w stanie naturalnym lub mało zmienionym. Równoległe wprowadził on narzędzie służące realizacji tego celu, jakim jest zamknięty katalog zakazów zdefiniowany przepisem art. 15 ust. 1 ustawy o ochronie przyrody. Szeroki zakres obostrzeń wynikających z przepisów obowiązujących na obszarze rezerwatu przyrody wyklucza możliwość poruszania się wszelkiego rodzaju pojazdów po jego terenie. Ustawowo wprowadzone na obszar rezerwatu przyrody restrykcje, mające formę zakazów, pociągają bowiem za sobą w konsekwencji ograniczenia, co do możliwości jego użytkowania. Ograniczenia te posiadają powszechnie obowiązującą moc prawną, skierowaną do każdego podmiotu, który znajduje lub znajdzie się w zasięgu terytorialnym objętym tą regulacją, bez względu na to, czy posiada on bądź nie posiada prawo własności do nieruchomości, czy też sprawuje nad nią nadzór. Podkreślenia w tym miejscu wymaga, że ustawodawca wprowadzając na obszar rezerwatu przyrody zakazy, przewidział równoległe możliwość zajścia kolizji pomiędzy wymogami związanymi z ochroną przyrody, a działaniami naruszającymi te wymogi. Dlatego, w przepisach ustawy o ochronie przyrody, wraz z tymi ograniczeniami, zostały zawarte wyjątki, dające prawo wprowadzenia odstępstwa od ich obowiązywania.

Niniejsze zarządzenie zostało przygotowane w oparciu o wyjątek zdefiniowany przepisem art. 15 ust. 1 pkt 18 ustawy o ochronie przyrody, przyznający regionalnym dyrektorom ochrony środowiska delegację do wskazywania, poprzez zarządzenie, na terenie rezerwatu przyrody dróg dopuszczonych do ruchu pojazdów. W świetle tej regulacji, decydującym znaczeniem przy wyborze narzędzia znoszącego obowiązujący na terenie rezerwatu przyrody zakaz ruchu pojazdów, jest powiązanie sposobu udostępnienia rezerwatu przyrody z celem, jakiemu ma ono służyć. Jeżeli

udostępnienie rezerwatu przyrody będzie odnosić się tylko do tego zakazu, ma służyć wyłącznie zapewnieniu swobodnej komunikacji, bez wprowadzania odstępstw od obowiązywania w rezerwacie przyrody zakazów dla realizacji innych celów, oraz będzie skierowane do nieokreślonej liczby podmiotów i posiada charakter ciągły, właściwym jest ustalenie go poprzez akt prawny wydany w formie zarządzenia.

Celem niniejszego zarządzenia jest wyznaczenie na terenie rezerwatu przyrody drogi kolejowej dopuszczonej do ruchu pojazdów szynowych. W granicach przedmiotowego obszaru istnieje tor kolejowy, który został wybudowany w oparciu o decyzję Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2007 r. znak DLOPiKop/oc-412-227-7154/07/dp dopuszczającą jego funkcjonowanie jako linia tramwaju konnego. Burmistrz Miasta i Gminy Mrozy wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z wnioskiem o rozszerzenie określonej ww. decyzją funkcji linii tramwaju konnego, poprzez dopuszczenie poruszania się po tej linii drezyn.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie nie jest organem władnym zmienić czy też uchylić decyzję Ministra, dlatego nie może ingerować w zakres uprawnień nią przyznanych. Ponadto, obowiązujący stan prawny wyklucza możliwość wydawania zezwolenia na poruszanie się drezyn po torach funkcjonujących jako linia tramwajowa w rezerwacie przyrody. Interpretację tego zagadnienia prawnego należy oprzeć o szereg powiązanych ze sobą przepisów, gdyż dla rozważenia, czy w sprawie wystąpiło tego rodzaju zagadnienie prawne, niezbędne jest precyzyjne ustalenie relewantnych elementów stanu faktycznego. Należy przede wszystkim ustalić, czy na obszarze formy ochrony przyrody, jaką są rezerwaty przyrody, może być lokalizowane torowisko tramwajowe w świetle jakiegokolwiek z aktów prawnych definiujących oba te pojęcia.

Przepisy ustawy o ochronie przyrody nie definiują pojęcia drogi czy też torowiska tramwajowego, definiują natomiast pojęcie rezerwatu przyrody. Tą formą ochrony przyrody, zgodnie z powiązanymi ze sobą przepisami art. 13 i 15 ustawy o ochronie przyrody, będą obszary zachowane w stanie naturalnym lub mało zmienionym, ekosystemy, ostoje i siedliska przyrodnicze, a także siedliska roślin, siedliska zwierząt i siedliska grzybów oraz twory i składniki przyrody nieożywionej, wyróżniające się szczególnymi wartościami przyrodniczymi, naukowymi, kulturowymi lub walorami krajobrazowymi, które poprzez obowiązujące w nich zakazy zostały wyłączone z użytkowania. Wprawdzie decyzją Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2007 r. znak DLOPiKop/oc-412-227-7154/07/dp zostało dopuszczone poruszanie się na terenie rezerwatu przyrody tramwaju konnego, to jednak nie zmienia podstawowej funkcji tego obiektu chronionego, którą jest zachowanie ze względów naukowych i dydaktycznych fragmentu lasu mieszanego z udziałem jodły na północno-wschodniej granicy naturalnego jej zasięgu. Taki stan faktyczny

determinuje możliwości wydania derogacji udzielającej zezwolenia na użytkowanie rezerwatu przyrody jako torowiska tramwajowego.

Definiując pojęcie torowiska tramwajowego sięgnąć należy do przepisów o charakterze źródłowym. Taki charakter dla poszukiwania tego znaczenia ma ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1376, z późn. zm., zwanej dalej „ustawą o drogach publicznych”), a dokładniej rzecz ujmując, zawarta w jej art. 4 pkt 4 legalna definicja torowiska tramwajowego. Zgodnie z tym przepisem, torowiskiem tramwajowym jest część ulicy między skrajnymi szynami wraz z zewnętrznymi pasami bezpieczeństwa o szerokości 0,5 m każdy. Ustawodawca poprzez taką konstrukcję prawa uzależnił zatem kwalifikację obiektu budowlanego jako torowisko tramwajowe od tego, czy będzie on zlokalizowany w pasie ulicy. W tym miejscu ww. definicję należy odnieść do definicji ulicy, która została zawarta w art. 4 pkt 3 ustawy o drogach publicznych. Zgodnie z tym przepisem, drogowy obiekt budowlany może być uznany za ulicę, jeżeli znajduje się na terenie zabudowy lub przeznaczonym do zabudowy zgodnie z przepisami ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 503) i w którego ciągu może być zlokalizowane torowisko tramwajowe. Podkreślenia w tym miejscu wymaga również, że w systemie prawnym istnieje także inna definicja ulicy zawarta w Rozporządzeniu Ministra Rozwoju, Pracy i Technologii z dnia 21 lipca 2021 r. w sprawie ewidencji miejscowości, ulic i adresów (Dz. U. poz. 1368), zgodnie z którą ulica rozumiana jest jako ciągi komunikacyjne, w szczególności aleje, bulwary, szosy i drogi, którym nadano nazwę. Tym niemniej, o wyborze definicji, którą należy zastosować w postępowaniach administracyjnych, przesądza wzajemna relacja obu aktów prawnych. Stosownie do przepisów § 149 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie "Zasad techniki prawodawczej" (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 283, z późn. zm.), w akcie normatywnym niższym rangą niż ustawa bez upoważnienia ustawowego nie formułuje się definicji ustalających znaczenie określeń ustawowych. Dlatego, biorąc pod uwagę choćby tylko hierarchię obu aktów prawnych, definicja zawarta w ustawie o drogach publicznych powinna służyć do wykładni stosowania pojęcia „ulica” w postępowaniach administracyjnych. W związku z powyższym, elementem wspólnym, spajającym przedmiot sprawy, jest zazębienie się ze sobą dwóch pojęć „torowisko tramwajowe” oraz „ulica”. Zachodzące w tej materii zależności determinują możliwość uznania torowiska za tramwajowe od tego czy jest ono posadowione na obszarze, który może być uznany za ulicę, a co z tym związane, czy leży na terenie zabudowy lub przeznaczonym do zabudowy.

Za przepisem § 3 pkt 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 124, z późn. zm.) należy przyjąć, że terenem zabudowy będzie teren leżący w otoczeniu drogi, na którym dominują obszary o miejskich zasadach

zagospodarowania, wymagające urządzeń infrastruktury technicznej, lub obszary przeznaczone pod takie zagospodarowanie w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. Jeżeli chodzi o definicję samego terenu przeznaczonego do zabudowy, należy jej już szukać w innych przepisach. W przyjętym w tej materii orzecznictwie, właściwą w tej kwestii będzie ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 503, zwana dalej „ustawą o planowaniu przestrzennym”) regulująca zagadnienia związane z przeznaczeniem terenów, określająca przeznaczenie terenu, sposoby zagospodarowania i warunki zabudowy. W przedmiotowej kwestii dotyczącej formy ochrony przyrody, przepisy ustawy o planowaniu przestrzennym w powiązaniu z ustawą o ochronie przyrody, mają podstawowe znaczenie dla kształtowania na jej obszarze ładu przestrzennego, w tym w szczególności warunków legalnej zabudowy. Przy czym, interpretując to zagadnienie, przepisom o ochronie przyrody należy nadać nadrzędne i decydujące znaczenie, uniemożliwiające wprowadzenie planowaniem przestrzennym przeznaczenia terenu naruszającego ograniczenia wynikające z ochrony przyrody. Definiowanie terenów przeznaczonych pod zabudowę na podstawie przepisów ustawy o planowaniu przestrzennym odbywa się zatem w drodze wykładni, pamiętając o tym, że niektóre tereny zostały wyłączone z zakresu działania przepisów ustawy o planowaniu przestrzennym w kwestiach wprowadzania zabudowy, do których należy rezerwat przyrody. W związku z powyższym, funkcje terenu należy ustalać na podstawie rzeczywiście pełniących funkcji wynikających z prawnie ustalonego dla niego sposobu zagospodarowania. Określony przez ustawę o ochronie przyrody reżim prawny wyklucza możliwość zakwalifikowania tej formy ochrony przyrody do terenu zabudowy czy też terenu przeznaczonego do zabudowy.

Reasumując, na obszarze rezerwatu przyrody nie znajdują się użytki o klasie dróg publicznych w rozumieniu przepisów ustawy o drogach publicznych. Samo istnienie w rezerwacie dróg leśnych nie przesądza w żaden sposób o konieczności uznania jej za drogę publiczną. Związane są one bowiem z rezerwatem przyrody i funkcjonują one jako ochrona przeciwpożarowa kompleksu leśnego tworzącego rezerwat przyrody oraz służą realizacji działań ochronnych. Należy je zatem traktować z jednej strony jako formę ochrony przyrody, z drugiej zaś strony, w rozumieniu art. 3 ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1275, z późn. zm.), jako las. Ponadto, obowiązujące w rezerwacie zakazy wykluczają możliwość zaliczenia go do terenów przeznaczonych pod zabudowę czy też pełnienia przez niego funkcji terenu zabudowy. Przy takim stanie faktycznym i prawnym należy stwierdzić, że w rezerwacie przyrody nie ma ulic, co sprawia, że znajdujące się w nim torowisko nie może funkcjonować jako tramwajowe. Ulica, a co z tym związane torowisko tramwajowe, może bowiem leżeć wyłącznie w ciągu drogi publicznej, która przebiega w całości przez teren zabudowany lub projektowany do zabudowy, bądź też w całości kończy się na terenie zabudowanym bądź projektowanym do zabudowy. W związku z tym,

w przedmiocie wniosku Burmistrza Miasta i Gminy Mrozy nastąpiło wykluczenie możliwości prowadzenia postępowania administracyjnego w zakresie możliwości dopuszczenia ruchu drezyn po torowisku tramwajowym, gdyż znajdujące się w rezerwacie przyrody torowisko nie odpowiada prawnej definicji torowiska tramwajowego.

Znajdujące się w rezerwacie przyrody torowisko ciągniętej przez konie kolejki wąskotorowej powstało w XIX na potrzeby budowy sanatorium i transportowano nim materiały budowlane. W późniejszym okresie, do lat 60 XX w. kolejka wąskotorowa zmieniła swoją funkcję i zaczęto nią przewozić kuracjuszy sanatorium. W związku z powyższym, nie należy tego torowiska postrzegać jako torowiska tramwajowego lecz jako torowisko kolei wąskotorowej o trakcji konnej. Użytkowane na podstawie decyzji Ministra Środowiska torowisko mieści się zatem w definicji drogi kolejowej, którą stosownie do art. 4 ust. 1a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (T.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1984, z późn. zm.) jest nawierzchnia kolejowa w formie toru kolejowego wraz z podtorzem i budowlami inżynieryjnymi oraz gruntem, na którym jest usytuowana. Dodatkowo w przedmiocie kolejki wąskotorowej, jako drogi kolejowej, pomocną jest definicja budowli kolejowej zawarta w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 151, poz. 987). Zgodnie z § 3 tego rozporządzenia, rozumie się przez nią całość techniczno-użytkową wraz z gruntem, na którym jest usytuowana, oraz instalacjami i urządzeniami, służącą do ruchu pojazdów kolejowych, organizacji i sterowania tym ruchem, umożliwiającą dokonywanie przewozów osób lub rzeczy, a w szczególności: drogi szynowe normalnotorowe, szerokotorowe i wąskotorowe.

Mając na względzie przedstawiony powyżej stan faktyczny i prawny oraz to, że ustawodawca w art. 15 ust. 1 pkt 18 ustawy o ochronie przyrody nie definiuje, a co za tym idzie, nie ogranicza formy drogi, jaka może być dopuszczona przez regionalnych dyrektorów ochrony środowiska do ruchu w rezerwach przyrody, wskazano niniejszym zarządzeniem torowisko kolejowe dopuszczone do ruchu pojazdów kolei wąskotorowej, będące w rozumieniu przepisów ustawy o transporcie kolejowym drogą.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie projektując w rezerwacie drogi dopuszczone do ruchu pojazdów ocenia, czy istnieje potrzeba wprowadzenia ich w życie i czy wyznaczenie w rezerwacie tego typu miejsc, nie będzie negatywnie oddziaływać na wyznaczony cel ochrony. Rezerwat przyrody został wprowadzony do obrotu prawnego w celu zachowania ze względów naukowych i dydaktycznych fragmentu lasu mieszanego z udziałem jodły na północno-wschodniej granicy naturalnego jej zasięgu. Wskazana w projekcie zarządzenia droga została odbudowana na podstawie decyzji Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2007 r. znak

DLOPiKop/oc-412-227-7154/07/dp w śladzie dawnej kolejki wąskotorowej i historycznie wpisana jest w krajobraz rezerwatu przyrody. Wskazanie w rezerwacie przyrody drogi nie wiąże się zatem z koniecznością jej budowy, a jest jedynie usankcjonowaniem stanu prawnego dla funkcjonującego od bardzo wielu lat sposobu zagospodarowania tego terenu. Tym samym, wprowadzenie w obrębie przedmiotowej drogi generalnego zniesienia zakazu ruchu pojazdów kolei wąskotorowej, które po tym terenie poruszały się już przed objęciem go ochroną, nie będzie wpływało negatywnie na cel ochrony rezerwatu przyrody.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie wskazując drogę w rezerwacie przyrody uwzględnił, że wzdłuż niej zostały postawione tablice edukacyjne i będzie ona również wykorzystywana w celach edukacyjnych. Rezerwaty przyrody poza ochroną przyrody, pełnią również ważną funkcję społeczną. Poprzez tę formę ochrony przyrody, tworzoną jako cel publiczny, odbywa się kształtowanie właściwych postaw człowieka wobec przyrody. Rezerwaty przyrody wraz z parkami narodowymi są najwyższą formą ochrony przyrody w Polsce i jako najcenniejsze obszary przyrodnicze, stanowią swoiste ostoje dzikiej przyrody. Pełnią one fundamentalną rolę w ochronie zasobów przyrodniczych, podtrzymujących różnorodność biologiczną nie tylko bezpośrednio na ich terenie, ale także zasilając oraz stabilizując znaczenie ekologiczne terenów do nich przyległych. Z tych względów, promocja postaw proekologicznych, poprzez prowadzenie wszelkimi możliwymi sposobami edukacji, w szczególności na obszarach udostępnionych, ukierunkowanej na zwiększenie świadomości przyrodniczej, jest zgodna z ustawowo ustalonymi celami ochrony przyrody. Stosunkowo niewielka prędkość pojazdów poruszających się po wskazanej drodze, daje możliwość zapoznania się z tematyką ochrony przyrody przedstawioną na ustawionych wzdłuż niej tablicach edukacyjnych. Dzięki temu, społeczeństwo może zrozumieć potrzeby działania na rzecz ochrony przyrody, a działanie takie zawsze w jakimś stopniu będzie kształtowało wśród społeczeństwa, w szczególności dzieci i młodzieży, wiedzę o cennych obiektach przyrodniczych i pełnionych przez nie funkcji. Odzwierciedlenie tego znajdujemy w przepisach art. 2 ust. 2 pkt 7 ustawy o ochronie przyrody. Jednym z założonych przez ustawodawcę celów ochrony przyrody, jest kształtowanie właściwych postaw człowieka wobec przyrody, przez edukację, informowanie i promocję w dziedzinie ochrony przyrody. Uogólniając, edukacja z zakresu ochrony prowadzonej w rezerwacie przyrody, powinna polegać na integracji wszystkich elementów chronionego obiektu, tj. budowie całościowego obrazu celu, dla którego rezerwat został powołany do życia. Edukowanie, poprzez przekazywanie bezpośrednio w terenie wiedzy o przedmiotowym rezerwacie przyrody, jako miejscu, o które należy szczególnie dbać, będzie budowało właściwy obraz jego wartości przyrodniczych i zagrożeń dla jego utrzymania. Będzie można mówić o osiągnięciu celu takiej edukacji, jeżeli w jej efekcie osoby edukowane pogłębią swą wiedzę w dziedzinie ochrony przyrody i staną się uważnym obserwatorem

otaczających ich elementów przyrodniczych, zachodzących w nich zjawisk oraz zależności między nimi.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie wskazując przedmiotową drogę uwzględnił również fakt, że zgoda na jej wybudowanie została wydana w zamyśle odciążenia rezerwatu przyrody od ruchu pieszego. Odejście od szlaków na rzecz poruszanie się po rezerwacie przyrody za pomocą pojazdu szynowego w obrębie jednej drogi, może być traktowane jako działanie przeciwdziałające antropogenicznemu przekształcaniu obiektu chronionego.

Ocena Skutków Regulacji (OSR)

1. Cel wprowadzenia zarządzenia.

Celem wprowadzenia zarządzenia, jest umożliwienie poruszania się pojazdów kolei wąskotorowej historycznie wpisanych w krajobraz rezerwatu przyrody.

2. Podmioty, na które oddziałuje akt normatywny.

Projekt zarządzenia będzie oddziaływał:

- 1) na Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie;
- 2) na właściciela wskazanej drogi;
- 3) na właściwe terytorialnie jednostki Lasów Państwowych, w których zasobach gruntowych znajduje się rezerwat przyrody;
- 4) jako akt prawny na wszystkie podmioty, które znajdują się lub znajdą w zasięgu terytorialnym objętym jego regulacją.

3. Konsultacje.

Projekt zarządzenia, jako akt prawa wewnętrznego, nie podlega konsultacjom.

4. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżet jednostek samorządu terytorialnego.

Wejście w życie przedmiotowego zarządzenia nie pociągnie za sobą żadnych dodatkowych skutków finansowych dla budżetu państwa. Zgodnie z oświadczeniem złożonym przez Burmistrza Urzędu Miasta i Gminy w Mrozach pismem z dnia 11 lutego 2022 r. znak IGK.033.67.2021 działania, a co z tym związane i koszty, dotyczące utrzymania wskazanej drogi będą realizowane przez Gminny Ośrodek Sportu i Rekreacji w Mrozach.

5. Wpływ regulacji na rynek pracy.

Zapisy w projekcie zarządzenia nie będą miały wpływu na rynek pracy.

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

Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny.

Projektowana regulacja nie ma wpływu na sytuację i rozwój regionalny.

8. Ocena pod względem zgodności z prawem Unii Europejskiej.

Regulacja przedmiotowego zarządzenia nie jest objęta prawem Unii Europejskiej.