

Projekt – 31. 08. 2012 r.

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA TRANSPORTU,  
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ<sup>1)</sup>**  
z dnia ..... 2012 r.

**w sprawie zmiany rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni**

Na podstawie art. 121 ust. 5 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra ~~Infrastruktury~~ *TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ* z dnia 26 czerwca 2012 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni (Dz. U. poz. 784) w § 1 uchyla się pkt 5.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

**MINISTER TRANSPORTU,  
BUDOWNICTWA  
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

W porozumieniu:

**MINISTER  
OBRONY NARODOWEJ**

<sup>1)</sup> Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 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).

## UZASADNIENIE

### I. Cel wydania rozporządzenia.

Projektowane rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie zmiany rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni jest wydawane na podstawie delegacji ustawowej zawartej w art. 121 ust. 5 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933).

Projektowana zmiana ma na celu skorygowanie regulacji zaproponowanej w §1 pkt 5 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni (Dz. U. poz. 784), którą dokonano zmiany §19 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 listopada 2008 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni (Dz. U. Nr 210, poz. 1324). Paragraf 19 ust. 1 w dotychczasowym brzmieniu regulował sposób określenia lotów posiadających status HEAD, przez wyliczenie najważniejszych osób w państwie. Analogiczna regulacja jest obecnie zawarta w §2 pkt 5 lit. c rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 13 czerwca 2008 r. w sprawie współdziałania instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego z Siłami Powietrznymi Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. Nr 117, poz. 741). Przepis ten wśród najważniejszych osób w państwie wymienia Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, Prezesa Rady Ministrów, Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej, Marszałka Senatu Rzeczypospolitej Polskiej. W związku z tym, że stosowanie dwóch różnych zapisów odnoszących się do tej samej kwestii jest nieprawidłowe i powoduje wątpliwości i komplikacje w wykładni przepisów prawa, zdecydowano o ujednoczeniu regulacji zawartych w obu rozporządzeniach i przywróceniu dotychczasowego brzmienia §19 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 listopada 2008 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni.

### II. Zakres regulacji.

Uchylenie pkt 5 w § 1 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni (Dz. U. poz. 784) ma charakter porządkowy i korygujący oraz ujednoczający dotychczasowe regulacje.

Przywrócenie dotychczasowego brzmienia §19 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 listopada 2008 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni ma na celu określenie, że wskaźnik statusu HEAD jest

nadawany, gdy lot jest wykonywany z najważniejszymi osobami w państwie na pokładzie statku powietrznego.

Zgodnie z § 2 projektowanego rozporządzenia wejdzie ono w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

Zgodność regulacji z prawem UE – przedmiotowe regulacje są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.) projektodawca nie przewiduje, aby projektowane przepisy miały wpływ na sektor finansów publicznych, w tym na zwiększenie wydatków lub zmniejszenie dochodów jednostek sektora finansów publicznych.

Regulacje zawarte w projektowanym rozporządzeniu nie stanowią 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. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.), zatem nie podlega ono notyfikacji.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) oraz w związku z § 11a ust. 1 i ust. 2 pkt 1 uchwały Nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.), projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Nie zgłoszono zainteresowania projektem w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

### **III. Ocena skutków regulacji:**

#### **Podmioty, na które oddziałuje projektowane rozporządzenie:**

- 1) Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej;
- 2) instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej,
- 3) Ministra Obrony Narodowej;
- 4) Ministra Spraw Wewnętrznych;
- 5) Ministra Spraw Zagranicznych;
- 6) Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

**Konsultacje społeczne.**

Z uwagi na charakter uregulowań prawnych projekt rozporządzenia nie wymaga konsultacji społecznych, a z uwagi na przedmiot uregulowań nie jest konieczne przeprowadzenie pogłębionej oceny skutków regulacji.

**Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego** – wprowadzenie niniejszego rozporządzenia nie powoduje skutków finansowych dla sektora finansów publicznych.

**Wpływ regulacji na rynek pracy** – wprowadzenie do stosowania projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

**Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw** – projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

**Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny** – regulacja nie ma bezpośredniego przełożenia na sytuację i rozwój regionalny.