

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾

z dnia 2014 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie rejestru cywilnych statków powietrznych oraz znaków i napisów na statkach powietrznych wpisanych do tego rejestru

Na podstawie art. 42 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393 oraz z 2014 r. poz. 768) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 6 czerwca 2013 r. w sprawie rejestru cywilnych statków powietrznych oraz znaków i napisów na statkach powietrznych wpisanych do tego rejestru (Dz. U. poz. 726) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 10 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Wysokość znaków rozpoznawczych umieszczonych na skrzydłach statków powietrznych cięższych od powietrza nie może być mniejsza niż 50 cm, z zastrzeżeniem §10a.”;

2) po § 10 dodaje się § 10a w brzmieniu:

„§10a. Wysokość znaków rozpoznawczych umieszczanych na statku powietrznym kategorii specjalnej o znaczeniu historycznym związanym z rolą, jaką odgrywał w siłach zbrojnych oraz jego replice, zwanymi dalej „historycznym wojskowym statkiem powietrznym”, może wynosić od 5 do 10 cm.”;

3) w § 14 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. W przypadku historycznego wojskowego statku powietrznego cięższego od powietrza znaki rozpoznawcze umieszcza się pod usterzeniem ogonowym, a w przypadku śmigłowca lub wiatrakowca – na końcu belki ogonowej.”.

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

MINISTER

INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

Za zgodność pod względem
prawnym, legislacyjnym i redakcyjnym
Dyrektor Departamentu Prawnego

Dorota Chlebosi
(Radca prawny)

4. 09.14

¹⁾ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 27 listopada 2013 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1391).

Uzasadnienie

I. Potrzeba i cel wydania rozporządzenia

Rozporządzenie zmieniające rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 6 czerwca 2013 r. w sprawie rejestru cywilnych statków powietrznych oraz znaków i napisów na statkach powietrznych wpisanych do tego rejestru (Dz. U. poz. 726) stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 42 z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393 oraz z 2014 r. poz. 768).

W środowisku lotniczym jedną z najbardziej popularnych form działalności jest budowa lub odbudowa i tworzenie replik statków powietrznych o niewątpliwym znaczeniu historycznym związanym z udziałem w ważnym wydarzeniu i istotną rolą, jaką odgrywały w siłach zbrojnych. Statki te powstają w oparciu o oryginalną dokumentację techniczną, fotografie, oraz przepisy rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 kwietnia 2013 r. w sprawie przepisów technicznych i eksploatacyjnych dotyczących statków powietrznych kategorii specjalnej, nieobjętych nadzorem Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Dz. U. z 2013 r. poz. 524).

Nieodłączną częścią procesu rekonstrukcyjnego jest uzyskanie pełnej zgodności z oryginałem poprzez zastosowanie autentycznego malowania statków powietrznych. W związku z koniecznością nanoszenia znaków przynależności państwowej oraz znaków rejestracyjnych określonych w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 6 czerwca 2013 r. w sprawie rejestru cywilnych statków powietrznych oraz znaków i napisów na statkach powietrznych wpisanych do tego rejestru (Dz. U. poz. 726), których wielkość, zniekształca w znacznym stopniu wygląd historycznego wojskowego statku powietrznego, opracowany został projekt zmiany rozporządzenia, który ogranicza do niezbędnego minimum wielkość znaków oraz umożliwi umiejscowienie ich w sposób niezakłócający wyglądu historycznego wojskowego statku powietrznego. Wdrożenie zmiany rozporządzenia przyczyni się do uatrakcyjnienia pokazów w locie i wystaw statycznych, jak również do popularyzacji historii sił zbrojnych.

II. Zakres regulacji

Zmiana zawarta w § 1 pkt 1 ma charakter legislacyjny, zamieszczona jest w celu wprowadzenia wyjątku określonego w § 1 pkt 2.

W § 1 pkt 2 wprowadzono odstępstwo od zasad wyznaczonych w § 9 i 10 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 6 czerwca 2013 r. w sprawie rejestru cywilnych statków powietrznych oraz znaków i napisów na statkach powietrznych wpisanych do tego rejestru. Przepis zawarty w § 1 pkt 2 stanowi, że na historycznych wojskowych statkach powietrznych wysokość znaków może wynosić do 5 do 10 cm. Zmniejszenie wysokości znaków rozpoznawczych umożliwi zachowanie historycznego wyglądu statku powietrznego.

W § 1 pkt 3 określono miejsce umieszczenia znaków rozpoznawczych dla historycznego wojskowego statku powietrznego cięższego od powietrza, które zgodnie z treścią przepisu powinny znaleźć się pod usterzeniem ogonowym, a w przypadku śmigłowca lub wiatrakowca na końcu belki ogonowej. Dzięki tej zmianie na historycznym wojskowym statku powietrznym nie zamieszcza się znaków rozpoznawczych w miejscach określonych w § 14 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, z dnia 6 czerwca 2013 r. w sprawie rejestru cywilnych statków powietrznych oraz znaków i napisów na statkach powietrznych wpisanych do tego rejestru, co umożliwi zachowanie historycznego wyglądu statku powietrznego.

Projektowana regulacja będzie mogła być stosowana zarówno do statków powietrznych podlegających pierwotnej rejestracji, jak i do statków powietrznych już zarejestrowanych, które stanowią historyczne wojskowe statki powietrzne. W odniesieniu do tych drugich zmiana oznakowania na takie, które będzie dopuszczalne zgodnie z projektowanymi przepisami, będzie powodowała konieczność dokonania zgłoszenia zmiany danych rejestrowych, o którym mowa w art. 39 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, w zakresie aktualizacji fotografii statku powietrznego lub ich zapisu cyfrowego, o których mowa w art. 37 ust. 2 pkt 4 ww. ustawy.

Projektowana regulacja ma charakter fakultatywny i wychodzi naprzeciw oczekiwaniom użytkowników statków powietrznych. Mając na uwadze powyższe, przewiduje się, że rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia jego ogłoszenia, zgodnie z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2011 r. Nr 197, poz. 1172). W ocenie projektodawcy zastosowanie dłuższego okresu *vacatio legis* nie jest konieczne.

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 885, z późn. zm.) należy podnieść, że 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.

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

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) oraz § 4 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulaminu 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 MliR zmieniające rozporządzenie w sprawie rejestru cywilnych statków powietrznych oraz znaków i napisów na statkach powietrznych wpisanych do tego rejestru</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Zbigniew Klepacki - Podsekretarz Stanu w MliR</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu rligenza-ozimek@ulc.gov.pl</p> | <p>Data sporządzenia 08.05.2014</p> <p>Źródło: Inicjatywa własna</p> <p>Nr w wykazie prac Ministra Infrastruktury i Rozwoju 413</p> |
|---|--|

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Znaki rozpoznawcze na historycznych wojskowych statkach powietrznych. Z uwagi na wielkość znaków rozpoznawczych wymaganych aktualnie obowiązującym rozporządzeniem, odtworzenie historycznego wyglądu zewnętrznego statków powietrznych jest niemożliwe, gdyż z reguły przysłaniają istotne elementy historycznego malowania i nie mają żadnego związku z oznakowaniem wojskowych statków powietrznych. Proponowane rozwiązania zapewnia maksymalną zgodność wyglądu statku powietrznego z danymi historycznymi (fotografie, oryginalna dokumentacja techniczna).

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

i
Zmiana rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 6 czerwca 2013 r. w sprawie rejestru cywilnych statków powietrznych oraz znaków i napisów na statkach powietrznych wpisanych do tego rejestru (Dz. U. poz. 726) polegająca na ustanowieniu odrębnych wymagań co do wielkości znaków rozpoznawczych oraz ich umiejscowienia.

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

Na podstawie konsultacji w formie korespondencji e-mail, z innymi nadzorcami lotniczymi UE ustalono, że w większości krajów członkowskich zastosowano podobne rozwiązanie, polegające na zastosowaniu oznakowania o zmniejszonych wymiarach i ulokowanego w miejscu niezakłócającym historycznego malowania.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

| Grupa | Wielkość | Źródło danych | Oddziaływanie |
|---|------------------------|---|-----------------------|
| Właściciele historycznych wojskowych statków. | 9 statków powietrznych | Rejestr Cywilnych Statków Powietrznych / ULC | Dotyczy bezpośrednio. |
| Właściciele odbudowywanych historycznych wojskowych statków. | 2 projekty | Inspektorat Certyfikacji Wyrobów Lotniczych / ULC | Dotyczy bezpośrednio. |
| Potencjalni właściciele odbudowywanych historycznych wojskowych statków | 3 projekty rocznie | Dane statystyczne z ubiegłych lat. | Dotyczy bezpośrednio. |
| Muzea lotnicze | 4 | Strony internetowe: www.muzeumlotnictwa.pl muzeumsilpowietrznych.pl www.muzeumwp.pl www.muzeum.kolobrzeg.pl | Dotyczy bezpośrednio. |
| Organizatorzy wystaw i pokazów lotniczych | 36 | Inspektorat Zarządzania Bezpieczeństwem Lotniczym / ULC | Dotyczy pośrednio |

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

Projekt został skonsultowany z następującymi podmiotami:

1. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej;
2. P.P. Porty Lotnicze;
3. Aeroklub Polski;
4. Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej;
5. Krajowe Towarzystwo Lotnicze „AOPA” Poland;
6. Stowarzyszenie Lotnictwa Eksperymentalnego EAA 991;
7. Aero Club Sp. z o. o.;
8. General Aviation Services Sp. z o. o.;
9. Instytut Lotnictwa w Warszawie;
10. Muzeum Lotnictwa Polskiego - Kraków;
11. Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie;
12. Muzeum Wojska Polskiego;
13. Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu.
14. Związek Regionalnych Portów Lotniczych;
15. Business Centre Club – Związek Pracodawców;
16. Forum Związków Zawodowych;
17. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
18. Ogólnopolski Porozumienie Związków Zawodowych;
19. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
20. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan;
21. Związek Rzemiosła Polskiego.

W toku konsultacji publicznych nie zgłoszono uwag do projektu.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

| (ceny stałe z 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

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 | duże przedsiębiorstwa | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | |
|---|--|--|--|--|--|--|--|--|
| pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.) | sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | | | | | | | |
| | rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | | | | | | | |
| W ujęciu niepieniężnym | duże przedsiębiorstwa | | | | | | | |
| | sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | | | | | | | |
| | rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | | | | | | | |

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).

tak
 nie
 nie dotyczy

zmniejszenie liczby dokumentów
 zmniejszenie liczby procedur
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

zwiększenie liczby dokumentów
 zwiększenie liczby procedur
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich
elektronizacji.

tak
 nie
 nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Projekt nie będzie miał wpływu na rynek pracy.

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

III kwartał 2014 r.

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

Ewaluacja efektów projektu nastąpi po wejściu w życie rozporządzenia. Właściwym kryterium oceny efektów rozporządzenia będzie liczba wniosków o zmianę oznakowania na konstrukcjach już istniejących jaki i liczba wniosków o wpisanie do rejestru nowych statków powietrznych.

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

**RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH PROJEKTU ROZPORZĄDZENIA
MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU ZMIENIAJĄCEGO
ROZPORZĄDZENIE W SPRAWIE REJESTRU CYWILNYCH STATKÓW
POWIETRZNYCH ORAZ ZNAKÓW I NAPISÓW NA STATKACH
POWIETRZNYCH WPISANYCH DO TEGO REJESTRU**

Projekt *rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju zmieniającego rozporządzenie w sprawie rejestru cywilnych statków powietrznych oraz znaków i napisów na statkach powietrznych wpisanych do tego rejestru* (w wersji z dnia 31 marca 2014 r.) został przekazany do konsultacji publicznych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego przy pismach nr ULC-LEP-1/0230-0001/01/14 oraz nr ULC-LEP-1/0230-0001/02/14 z dnia 31 marca 2014 r. do następujących podmiotów:

1. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej;
2. P.P. Porty Lotnicze;
3. Aeroklub Polski;
4. Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej;
5. Krajowe Towarzystwo Lotnicze „AOPA” Poland;
6. Stowarzyszenie Lotnictwa Eksperymentalnego EAA 991;
7. Aero Club Sp. z o. o.;
8. General Aviation Services Sp. z o. o.;
9. Instytut Lotnictwa w Warszawie;
10. Muzeum Lotnictwa Polskiego - Kraków;
11. Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie;
12. Muzeum Wojska Polskiego;
13. Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu.
14. Związek Regionalnych Portów Lotniczych;
15. Business Centre Club – Związek Pracodawców;
16. Forum Związków Zawodowych;
17. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
18. Ogólnopolski Porozumienie Związków Zawodowych;
19. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
20. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan;
21. Związek Rzemiosła Polskiego.

W toku konsultacji publicznych nie zgłoszono uwag do projektu.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu.

Nie zgłoszono zainteresowania pracami nad projektem rozporządzenia w trybie ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.).