

## UZASADNIENIE

### I. Wyjaśnienie potrzeby i celu zmiany rozporządzenia

Zmiana rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 grudnia 2018 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni (Dz. U. z 2019 r. poz. 619), zwanego dalej „rozporządzeniem”, ma na celu zapewnienie jego spójności z przepisami rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiającego wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniającego rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010 (Dz. Urz. UE L 281 z 13.10.2012, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem SERA”, w zakresie podziału przestrzeni powietrznej.

Ponadto zmiana rozporządzenia jest konieczna w celu wyeliminowania z jego treści odesłań do:

- 1) rozporządzenia (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającego ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 23), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 549/2004”, oraz
- 2) rozporządzenia (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 20, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 41), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 551/2004”

– które zostały uchylone w wyniku wejścia w życie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/2803 z dnia 23 października 2024 r. w sprawie wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz. Urz. UE L 2024/2803 z 11.11.2024), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2024/2803”.

Konieczność podjęcia prac zmierzających do zmiany rozporządzenia wynika także z potrzeby korekty przepisów przedmiotowego rozporządzenia w oparciu o zebrane

doświadczenia służb ruchu lotniczego. Na podstawie tych doświadczeń stwierdza się potrzebę uzupełnienia przedmiotowego rozporządzenia w niektórych aspektach jego funkcjonowania. Celem zmiany jest dostosowanie przepisów do realnych potrzeb użytkowników przestrzeni powietrznej.

## **II. Przedstawienie rzeczywistego (faktycznego) stanu w dziedzinie, która ma zostać unormowana**

Obecny podział przestrzeni powietrznej de facto dopuszczający istnienie w polskiej przestrzeni powietrznej przestrzeni kontrolowanej, niekontrolowanej oraz niesklasyfikowanej, jest niespójny z pkt SERA.6001 rozporządzenia SERA, który stanowi, że państwa członkowskie wyznaczają przestrzeń powietrzną zgodnie z klasyfikacją przestrzeni powietrznych określoną w ww. przepisie oraz w dodatku 4 do rozporządzenia SERA.

Ponadto obecnie obowiązujące rozporządzenie nie uwzględnia:

- 1) przepisów zapewniających spójność regulacji z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 marca 2019 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (Dz. U. z 2025 r. poz. 947);
- 2) wyłączeń od stosowania części jego przepisów w odniesieniu do lotów wykonywanych na potrzeby obronności państwa, w tym lotów wykonywanych w ramach misji AIR POLICING;
- 3) części stref podlegających opracowaniu przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej, tj. TRA i CBA;
- 4) obowiązku uzgadniania wszystkich projektowanych stref w polskiej przestrzeni powietrznej z Siłami Zbrojnymi RP (Szefostwem Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP), a nie jak do tej pory, wyłącznie stref użytkowanych przez Siły Zbrojne RP;
- 5) podmiotu kierującego operacjami właściwego do uzgadniania wlotu w strefę jego odpowiedzialności;
- 6) potrzeby dostosowania elastycznych elementów struktury przestrzeni powietrznej w dniu operacji do rzeczywistych potrzeb;
- 7) potrzeby doprecyzowania przepisów odnoszących się do projektowania, zamawiania, aktywacji i dezaktywacji elastycznych elementów struktury przestrzeni powietrznej;
- 8) potrzeby dostosowania skrótów i pojęć elementów przestrzeni powietrznej wykorzystywanych przez służbę kontroli ruchu lotniczego Sił Zbrojnych RP oraz usunięcia skrótów nieistniejących stref wraz z ich definicjami i odnośnikami.

### III. Wskazanie różnic między dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

W projekcie proponuje się zmiany mające na celu:

- 1) usunięcie skrótów i określeń, które nie mają zastosowania oraz dostosowanie pozostałych na potrzeby lotnisk współużytkowanych;
- 2) usunięcie z nowelizowanego rozporządzenia odesłań do nieobowiązujących rozporządzeń: rozporządzenia nr 549/2004 oraz rozporządzenia nr 551/2004;
- 3) aktualizację przepisów nowelizowanego rozporządzenia przez usunięcie wzmianek o nieistniejących strefach przestrzeni powietrznej (TFR, MATZ);
- 4) wprowadzenie obowiązku uzgadniania wszystkich projektowanych stref w polskiej przestrzeni powietrznej z Siłami Zbrojnymi Rzeczypospolitej Polskiej (obecnie jednostką organizacyjną podległą Ministrowi Obrony Narodowej właściwą w przedmiotowym zakresie jest Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP), a nie jak do tej pory – tylko stref użytkowanych przez Siły Zbrojne;
- 5) umożliwienie Siłom Zbrojnym Rzeczypospolitej Polskiej bardziej efektywnego oraz elastycznego reagowania na zagrożenia z powietrza w czasie pokoju w kontekście konfliktu za wschodnią granicą kraju bez jednoczesnego obniżenia bezpieczeństwa dla innych użytkowników przestrzeni powietrznej;
- 6) dostosowanie przepisów nowelizowanego rozporządzenia do koncepcji elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej (FUA);
- 7) dostosowanie przepisów nowelizowanego rozporządzenia przez dodanie nowego rodzaju strefy, tj. strefy informacji powietrznej (FIZ), określonej w pkt 183 załącznika I – Definicje terminów stosowanych w załącznikach II–XIII (część DEFINICJE) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/373 z dnia 1 marca 2017 r. ustanawiającego wspólne wymogi dotyczące instytucji zapewniających zarządzanie ruchem lotniczym/służby żeglugi powietrznej i inne funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym oraz nadzoru nad nimi, uchylającego rozporządzenie (WE) nr 482/2008, rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1034/2011, (UE) nr 1035/2011 i (UE) 2016/1377 oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 677/2011 (Dz. Urz. UE L 62 z 08.03.2017, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2017/373”.

W § 2 rozporządzenia wprowadza się następujące zmiany w użytych skrótach i określeniach:

- w pkt 8 w definicji ATFM zmieniono odesłanie na aktualne – do obowiązującego rozporządzenia UE, tj. art. 2 pkt 8 rozporządzenia nr 2024/2803,

- w pkt 16 dostosowano definicję CDR – (Conditional Route) warunkowej drogi lotniczej do obowiązującej wersji określonej w dokumencie Eurocontrol „ERNIP Part 1 - European Airspace Design Methodology Guidelines - General Principles and Technical Specifications for Airspace Design”, zgodnie z którym nie obowiązuje już podział na kategorie CDR 1, 2 i 3.
- w pkt 22 definiującym FIR (Flight Information Region) zaproponowano wyjaśnienie tego terminu w sposób zgodny z Załącznikiem 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212, z późn. zm.), ponieważ dotychczasowa definicja FIR określona w art. 2 pkt 23 rozporządzenia nr 549/2004 nie znajduje swojego odzwierciedlenia w przepisach rozporządzenia nr 2024/2803,
- dodano pkt 22a, tj. definicję strefy informacji powietrznej (Flight Information Zone - FIZ) w rozumieniu załącznika I pkt 183 do rozporządzenia nr 2017/373,
- uchylono pkt 27, tj. definicję MATZ, która została faktycznie wycofana z przestrzeni powietrznej oraz nie jest planowana do projektowania z uwagi na jej dotychczasowy charakter, nieprzystający do potrzeb Sił Zbrojnych RP,
- zaktualizowano definicje w pkt 29 i 31, tj. MCTR i MTMA przez dodanie informacji o zapewnianiu służb ruchu lotniczego w tych przestrzeniach powietrznych przez wojskowe służby ruchu lotniczego; przedmiotowe zmiany są wprowadzane na potrzeby lotnisk współużytkowanych,
- zmieniono definicję „podmiotu uprawnionego” jako konsekwencję wykreślenia z rozporządzenia strefy TFR, którą aktualna definicja obejmuje,
- dodano pkt 38a, w którym wprowadzono skrót rozporządzenia nr 2024/2803,
- uchylono pkt 39, tj. skrót do nazwy nieobowiązującego rozporządzenia nr 551/2004,
- uchylono pkt 42, tj. definicję TFR, która została faktycznie wycofana z przestrzeni powietrznej oraz nie jest planowana do projektowania z uwagi na jej dotychczasowy charakter, nieprzystający do potrzeb Sił Zbrojnych RP.

W § 3 ust. 4 rozporządzenia zmieniono wyrazy „osłonę meteorologiczną dla lotnictwa cywilnego” na wyrazy „służby meteorologiczne” celem dostosowania brzmienia przepisu do rozporządzenia nr 2017/373, w którym jest mowa o instytucjach zapewniających służby meteorologiczne, a nie osłonę meteorologiczną dla lotnictwa cywilnego.

W § 4 rozporządzenia uchylono ust. 2 i 3 wynikające ze zmiany w § 2 pkt 16, tj. zmiany definicji CDR. Ponadto, w ust. 4 wprowadza się zmiany polegające na uzupełnieniu ustępu o strefy TRA

i CBA. Ma to na celu ujednoczenie przepisów rozporządzenia z § 9 ust. 4, który przewiduje możliwość tworzenia powyższych stref jako stref z przestrzenią kontrolowaną i na podstawie tego rozporządzenia obecnie takie strefy są projektowane.

Dodatkowo, w § 5 w ust. 1 rozporządzenia dodano pkt 5, w którym uzupełniono skład przestrzeni powietrznej niekontrolowanej o FIZ, stanowiącą przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, nad cywilnym lotniskiem niekontrolowanym i przylegającym terenem niezbędnym do wykonania procedur startów i lądowań oraz zadań szkoleniowych – dla której określono klasę przestrzeni właściwą dla przestrzeni niekontrolowanej, w której zapewniana jest lotniskowa służba informacji powietrznej i służba alarmowa lotniska dla ruchu lotniskowego. Uregulowano sytuację zawieszenia albo zakończenia zapewniania służby AFIS w FIZ. W takim przypadku strefa ta ulega dezaktywacji lub może zostać aktywowana jako ATZ. Skrót AFIS występuje w załączniku do ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2025 r. poz. 1431, z późn. zm.) jako służba lotniskowej informacji powietrznej (AFIS – Aerodrome Flight Information Service).

W § 5 ust. 1 uchyla się pkt 3 dotyczący MATZ, ze względu na usunięcie tego elementu ze struktury przestrzeni powietrznej, zgodnie z propozycją strony wojskowej. W pkt 4 usunięto z katalogu elementów przestrzeni powietrznej TFR, również w wyniku przyjęcia propozycji strony wojskowej, ze względu na brak stosowania tego elementu struktury przestrzeni powietrznej. Dodano pkt 5 określający nowy element struktury, tj. FIZ, wraz z określeniem zasad mających zastosowanie w przypadku zawieszenia zapewniania AFIS w FIZ. W wyniku powyższych zmian, w ust. 2 uwzględniono FIZ, jako projekt również podlegający opracowywaniu przez Instytucję i przedkładaniu do akceptacji Prezesowi Urzędu. W ust. 3 wykreślono MATZ, ze względu na brak stosowania tego elementu struktury przestrzeni powietrznej, zgodnie z propozycją strony wojskowej.

W § 7 pkt 2 rozporządzenia wprowadza się zmiany polegające na ujednoczeniu brzmienia tego punktu z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 stycznia 2019 r. w sprawie ograniczeń lotów na czas nie dłuższy niż 3 miesiące (Dz. U. z 2023 r. poz. 1713) przez wprowadzenie w tym punkcie dodatkowych odniesień do stref TSA i TRA, które także mogą być wydzielane na podstawie powyższego rozporządzenia, identycznie jak strefy R i D.

Ponadto, wykreślono i zaktualizowano przepisy odnoszące się do nieistniejących stref przestrzeni powietrznej (TFR, MATZ).

W § 9 w ust. 4 wykreślono z przepisu TFR, ze względu na rezygnację ze stosowania tego elementu przestrzeni powietrznej na wniosek strony wojskowej. W konsekwencji wykreślono TFR z ust. 8. Przepisy ust. 6 i 7 zostały wykreślone ze względu na odniesienie się w tych przepisach do TFR.

W § 14 ust. 2 rozporządzenia wprowadza się zmiany polegające na rozszerzeniu zakresu stref podlegających uzgodnieniu z SSRL SZ RP o strefy będące w kolizji ze strefami użytkowymi przez Siły Zbrojne RP. Dodatkowo jako istotny czynnik mający znaczenie przy projektowaniu przestrzeni powietrznej uwzględniono potrzeby Sił Zbrojnych. Ponadto w wyniku zmian w ust. 1 i 3 eliminuje się odniesienia do nieobowiązującego rozporządzenia nr 551/2004, w związku uchyleniem go przez rozporządzenie nr 2024/2803.

Nie zachodzi potrzeba opracowania przepisów przejściowych do zmienianych przepisów § 14 dotyczących konsultacji, ponieważ zmiany w strukturze polskiej przestrzeni powietrznej na 2026 r. zostały już przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej opracowane i przedłożone do akceptacji Prezesowi ULC, a także przez Prezesa ULC zaakceptowane. Jednocześnie przewiduje się, że projektowane rozporządzenie wejdzie w życie przed rozpoczęciem konsultacji zmian w strukturze polskiej przestrzeni powietrznej na 2027 r.

W § 16 rozporządzenia wprowadza się zmiany polegające na uzupełnieniu priorytetowego wykonywania lotów na potrzeby obronności państwa, w tym wykonywania misji AIR POLICING, o możliwość priorytetowego aktywowania elastycznych elementów struktury przestrzeni powietrznej, na powyższe potrzeby, w sposób bardziej elastyczny bez konieczności uprzedniego planowania takich zadań. Zmiany te są odpowiedzią na konieczność szybkiego reagowania przez Siły Zbrojne na różnorodne i często niespodziewane zagrożenia dla bezpieczeństwa polskiej przestrzeni powietrznej, szczególnie w wyniku zmieniającej się w ostatnich latach sytuacji geopolitycznej. Ponadto zmiany w ww. paragrafie polegają na usunięciu skrótów MATZ, TFR oraz odesłań do tych skrótów, a także na przeredagowaniu całego paragrafu poprzez zmianę numeracji ustępów, tak aby brzmienie paragrafu pozostało spójne po wprowadzeniu powyższych zmian. W ust. 5 doprecyzowano zasady korzystania z ATZ wprowadzając konieczność uzgodnienia z zarządzającym lotniskiem albo podmiotem wyznaczonym przez zarządzającego lotniskiem do zamawiania tego ATZ. ATZ jest ustanawiany nad lotniskiem, a na zarządzającym spoczywa obowiązek zapewnienia bezpiecznej eksploatacji lotniska. Dodano również ust. 5a dotyczący uzgadniania wykonywania lotów w FIZ z właściwą służbą AFIS.

W § 18 ust. 1 rozporządzenia wprowadza się zmiany polegające na doprecyzowaniu przepisu jednoznacznie wykluczającego możliwość przelotu przez strefę TSA statków powietrznych niebiorących udziału w operacjach lotniczych wewnątrz tej strefy. Zmiana ta wynika z definicji stref TSA oraz przyjętych zasad funkcjonowania tych stref, zgodnych z koncepcją elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (FUA) wdrażaną przez KE oraz wprowadzoną do stosowania poprzez ASM Handbook Procedures for Airspace Management.

W celu zapewnienia bezpiecznego przelotu przez aktywną TSA, TRA, CBA lub MRT, dodano ust. 5, w którym określono zasady koordynacji pomiędzy statkiem powietrznym niebiorącym udziału w operacjach lotniczych, dla których zarezerwowano daną strefę, dla której nie określono klasy przestrzeni, a podmiotem uprawnionym odpowiedzialnym za zapewnianie bezpieczeństwa w danej strefie w określonym czasie, w którym ten przelot ma być wykonany.

W § 19 w ust. 3 rozporządzenia wskazano ogólnie dane kontaktowe, jakie zawiera wykaz podmiotów uprawnionych publikowany przez Prezesa Urzędu w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Dodano również obowiązek niezwłocznego powiadamiania Prezesa Urzędu przez podmiot w przypadku zmiany danych kontaktowych. W projektowanych ust. 5, 6 i 7 rozporządzenia doprecyzowano przepisy w zakresie możliwości elastycznego modyfikowania w dniu operacji zamówionych uprzednio elastycznych elementów struktury przestrzeni powietrznej oraz wprowadza się zmiany polegające na dodaniu możliwości składania dodatkowych rezerwacji na elastyczne elementy struktury przestrzeni powietrznej w dniu operacji pomimo braku ich uprzedniego zamówienia złożonego zgodnie z § 19 ust. 1 rozporządzenia, pod warunkiem podpisania z Instytucją porozumienia ustalającego odpowiednie procedury. Zmiana ta podyktowana jest koniecznością wprowadzenia bardziej elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej przez użytkowników, którzy z różnych względów nie są w stanie dokładnie określić swoich potrzeb w przeddzień planowanych operacji. Możliwość ta jest wyjątkiem od procedury opisanej w § 19 ust. 1 rozporządzenia i wymaga uzyskania zezwolenia od AMC Polska. Dodatkowo możliwość uzyskania takiej rezerwacji w dniu operacji jest uzależniona od sytuacji operacyjnej w przestrzeni powietrznej i jest obwarowana dodatkowymi obostrzeniami opisanymi w projektowanym § 19 ust. 9 rozporządzenia. Możliwość stosowania tej procedury została zaproponowana w ASM Handbook Procedures for Airspace Management po doświadczeniach zgromadzonych przez państwa należące do EUROCONTROL oraz jest zgodna z odświeżoną koncepcją FUA – Flexible Use of Airspace. Dodatkowa możliwość aktywowania stref nieopublikowanych w AUP wychodzi naprzeciw potrzebom operacyjnym związanym z elastycznym zarządzaniem

przestrzenią powietrzną i umożliwiła bardziej optymalne planowanie i wykorzystanie przestrzeni powietrznej bez uszczerbku dla bezpieczeństwa wykonywania lotów, ułatwiając dostęp do przestrzeni powietrznej dla wszystkich użytkowników.

W § 19 ust. 8–12, 14, 16a i 18 rozporządzenia wprowadza się zmiany mające za zadanie ujednolicenie przepisów rozporządzenia i zwiększenie ich przejrzystości po wprowadzeniu nowych przepisów w § 19 ust. 5, 6 i 7 oraz przez przeniesienie do § 19 ust. 16a i 18 przepisów z obecnego § 20 ust. 1 i 2, które odsyłają do § 19, dzięki czemu będą stanowić z nim spójną całość.

W § 22 ust. 1 rozporządzenia wprowadza się zmiany polegające na dodaniu wyrazu „elastycznego” w celu ujednolicenia terminologii. W całym rozporządzeniu powinna występować pełna nazwa, tj. „elastyczne elementy struktury przestrzeni powietrznej”.

Mając na uwadze potrzebę zmiany ATZ lotnisk z ustanowioną AFIS w FIZ dodano przepis przejściowy, zgodnie z którym zarządzający lotniskiem, na którym ustanowiono AFIS, w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, przekazuje służbie informacji lotniczej informacje dotyczące FIZ celem ich publikacji w Zintegrowanym Zbiorze Informacji Lotniczej. W tym terminie zarządzający lotniskiem będzie musiał opracować projekt zmiany ATZ i przedłożyć go do Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej w celu dalszego procedowania, którego zwieńczeniem jest publikacja w Zbiorze Informacji Lotniczych.

Termin wejścia w życie rozporządzenia został określony na 14 dni od dnia ogłoszenia, stosownie do przepisu art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461).

Brak jest możliwości osiągnięcia celów projektu w sposób inny niż zmiana rozporządzenia.

#### **IV. Ocena organu wnioskującego, czy projekt podlega notyfikacji zgodnie z przepisami dotyczącymi funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych**

Regulacje zawarte w projekcie 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. poz. 2039, z późn. zm.), zatem projekt nie podlega notyfikacji.

#### **V. Oświadczenie organu wnioskującego co do zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej**

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

**VI. Przedstawienie projektu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia, jeżeli obowiązek taki wynika z odrębnych przepisów**

Projekt nie wymaga przedłożenia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia, o których mowa w § 27 ust. 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806, z późn. zm.).

**VII. Informacja o udostępnieniu projektu w Biuletynie Informacji Publicznej**

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2025 r. poz. 677, z późn. zm.) oraz stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.