

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Maciej Lasek – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Magdalena Porzycka – Naczelnik Wydziału Prawnego w Departamencie Lotnictwa w Ministerstwie Infrastruktury (tel.: 22 630 14 47, e-mail: Magdalena.Porzycka@mi.gov.pl)</p>	<p>Data sporządzenia 27 stycznia 2025 r.</p> <p>Źródło: art. 163 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r. poz. 2110, z późn. zm.)</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury 95</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W chwili obecnej brak jest przepisów umożliwiających wydawanie certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC – Air Operator Certificate) upoważniającego do wykonywania operacji zarobkowego przewozu lotniczego samolotami oraz śmigłowcami nieobjętymi nadzorem Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), zwanej dalej „EASA”. W związku z powyższym konieczne jest uregulowanie tego zagadnienia.

Dodatkowo na podstawie zmienionych przepisami rozporządzenia art. 4 rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. UE L 362 z 17.12.2014, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 1321/2014/UE” organizacje zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, które posiadały certyfikaty wydane zgodnie z załącznikiem I (PART-M) rozporządzenia nr 1321/2014/UE, oraz organizacje obsługowe, które posiadały certyfikat wydany zgodnie z tym samym załącznikiem, funkcjonują już na podstawie nowych certyfikatów wydanych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem ULC”, na podstawie zmienionych przepisów rozporządzenia nr 1321/2014/UE. Niezbędne jest zatem dostosowanie przepisów krajowych do aktualnego stanu prawnego wynikającego z przepisów unijnych.

Ponadto ogólny wzór certyfikatu określony w obowiązujących przepisach, wykorzystywany do wydawania certyfikatu agenta obsługi naziemnej (AHAC – Airport Handling Agent Certificate), jest niedostosowany do potrzeb działalności tych podmiotów. Z tego względu zasadne jest wprowadzenie odrębnego wzoru certyfikatu AHAC.

Jednocześnie wzór certyfikatu lotniska wymaga dostosowania do wymagań określonych w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiającym wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 44 z 14.02.2014, str. 1, z późn. zm.), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 139/2014/UE”, oraz jego kolejnych zmian.

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

Rekomendowanym rozwiązaniem jest zmiana rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 września 2020 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 874).

Planowane jest uzupełnienie ww. rozporządzenia o przepisy umożliwiające wydawanie certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC – Air Operator Certificate) upoważniającego do wykonywania operacji zarobkowego przewozu lotniczego samolotami oraz śmigłowcami nieobjętymi nadzorem EASA. W zakresie szczegółowych wymagań, jakie powinien spełnić podmiot w procesie certyfikacji w celu uzyskania nowego rodzaju certyfikatu będą stosowane przepisy rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 296 z 25.10.2012, str. 1, z późn. zm.), z odpowiednimi wyłączeniami.

Wprowadzenie projektowanych zmian uwzględni oczekiwania środowiska lotniczego w zakresie możliwości uzyskania certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) w celu wykonywania przewozu lotniczego z wykorzystaniem samolotów oraz śmigłowców nieobjętych nadzorem EASA.

Przyjęcie projektowanej regulacji docelowo powinno zapewnić odpowiedni poziom bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym ponieważ wymagania dla uzyskania krajowego certyfikatu przewoźnika lotniczego będą spójne z obecnie funkcjonującymi wymaganiami dla uzyskania unijnego certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC).

Ponadto w rozporządzeniu planowane jest wprowadzenie nowego wzoru:

- 1) certyfikatu agenta obsługi naziemnej (AHAC – Airport Handling Agent Certificate), dostosowanego do potrzeb podmiotów prowadzących działalność w tym zakresie;
- 2) certyfikatu lotniska, dostosowanego do wymagań określonych w zmienionym rozporządzeniu nr 139/2014/UE oraz zapewniającego zgodność wzoru z ewentualnymi kolejnymi zmianami tego rozporządzenia w zakresie pkt 47 w załączniku I do tego rozporządzenia, określającym warunki certyfikatu.

Brak możliwości osiągnięcia celów projektu w sposób inny niż zmiana obowiązujących przepisów.

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

W innych państwach członkowskich Unii Europejskiej, w tym bezpośrednio sąsiadujących z Polską, np. w Czechach, nie jest wydawany AOC, który upoważniałby do wykonywania przewozu lotniczego z wykorzystaniem statków powietrznych nieobjętych nadzorem EASA.

Na podstawie art. 4 ust. 2 rozporządzenia nr 1321/2014/UE z dnia 24 marca 2022 r. również wygasły certyfikaty organizacji obsługi technicznej zgodnie z załącznikiem I podczęść F do rozporządzenia nr 1321/2014/UE, oraz certyfikaty organizacji zarządzania ciągłą zdadnością do lotu zgodnie z załącznikiem I podczęść G do rozporządzenia nr 1321/2014. Analogicznie więc jak w Rzeczypospolitej Polskiej w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej przestały obowiązywać wymagania dotyczące niezgodności w ww. certyfikatach. W pozostałych państwach członkowskich zaimplementowano w pełni zaktualizowany załącznik I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiającego przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji lub deklaracji zgodności statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdadności do lotu i ochrony środowiska, a także dotyczące wymogów odnoszących się do zdolności organizacji projektujących i produkujących (Dz. Urz. UE L 224 z 21.08.2012, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 748/2012/UE”, w szczególności ze zmianami wynikającymi z rozporządzenia Komisji (UE) 2022/201 z dnia 10 grudnia 2021 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) nr 748/2012 w odniesieniu do systemów zarządzania i systemów zgłaszania zdarzeń, które mają zostać ustanowione przez organizacje projektujące i produkujące, a także procedur stosowanych przez Agencję, oraz w sprawie sprostowania tego rozporządzenia (Dz. Urz. UE L 33 z 15.02.2022, str. 7), a także rozporządzenia Komisji (UE) 2022/1358 z dnia 2 czerwca 2022 r. zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 748/2012 w odniesieniu do wdrożenia bardziej proporcjonalnych wymogów dotyczących statków powietrznych wykorzystywanych w lotnictwie sportowym i rekreacyjnym (Dz. Urz. UE L 205 z 05.08.2022, str. 7).

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Prezes ULC	1	Ustawa – Prawo lotnicze	Zgodnie z art. 21 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze do kompetencji Prezesa ULC należą wszystkie sprawy związane z lotnictwem cywilnym. Oddziaływanie – certyfikacja oraz nadzór nad posiadaczami krajowego AOC.
Podmioty zainteresowane uzyskaniem certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC – Air Operator Certificate) statków powietrznych, które nie mają świadectwa zdadności do lotu wydanego zgodnie z rozporządzeniem nr 748/2012/UE	1	Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Możliwość uzyskania certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC – Air Operator Certificate) upoważniającego do wykonywania operacji zarobkowego przewozu lotniczego samolotami oraz śmigłowcami nieobjętymi nadzorem EASA
Podmioty posiadające certyfikat agenta obsługi naziemnej (AHAC – Airport Handling Agent Certificate)	17	Wykaz posiadaczy certyfikatu agenta obsługi naziemnej (AHAC – Airport Handling Agent Certificate) wg stanu na dzień 02.10.2024 r. https://ulc.gov.pl/_download/operacje_lotnicze/Wykaz_AHAC_2024-10-02.pdf	Nowy wzór certyfikatu agenta obsługi naziemnej (AHAC – Airport Handling Agent Certificate)
Zarządzający lotniskami certyfikowanymi zgodnie z wymaganiami określonymi	13	Rejestr lotnisk cywilnych	Nowy wzór certyfikatu lotniska

pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,11
budżet państwa	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,11
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												

Źródła finansowania												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Wyliczenie dochodów budżetu państwa z tytułu opłaty lotniczej po wprowadzeniu certyfikacji w zakresie samolotów i śmigłowców nieobjętych nadzorem EASA.</p> <p>Źródło danych: liczba wniosków 1 - informacje od zainteresowanych operatorów * aktualne stawki za podobny krajowy proces certyfikacji. A następnie za bieżący nadzór operacyjny CNO AOC</p> <p>Rok 0: 7100 zł = 1 organizacja * 1 proces certyfikacji</p> <p>Od 1 roku i dalsze lata = 9000 zł * 1 bieżący nadzór</p>											

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 pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2024 r.)	duże przedsiębiorstwa	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,11	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0	
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Bez wpływu							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Bez wpływu							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Bez wpływu							
Niemierzalne									

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń												
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input 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 checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" 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:
Projektowana regulacja umożliwi Prezesowi ULC wydawanie certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC – Air Operator Certificate) upoważniającego do wykonywania operacji zarobkowego przewozu lotniczego samolotami oraz śmigłowcami nieobjętymi nadzorem EASA, a także określi wymagania, jakie powinien spełniać podmiot ubiegający się o taki certyfikat w procesie certyfikacji.

Projektowana regulacja wprowadza nowy wzór certyfikatu agenta obsługi naziemnej. Wprowadzenie nowego wzoru certyfikatu nie wygeneruje wpływów ani wydatków dla budżetów państwa. Zmiana wygeneruje niewielkie oszczędności ze względu na drukowanie certyfikatu na 1 kartce papieru zabezpieczonego – dotychczas certyfikat był wydawany na 2 kartkach, ponieważ załącznik do certyfikatu stanowiła wydawana na oddzielnej kartce Specyfikacja Obsługi Naziemnej.

9. Wpływ na rynek pracy

Umożliwienie wykonywania działalności przewozu lotniczego przy użyciu statków powietrznych, które nie mają świadectwa zdatności do lotu wydanego zgodnie z rozporządzeniem nr 748/2012/UE.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 sądy powszechne,
administracyjne lub wojskowe

demografia
 mienie państwowe
 inne:

informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

Brak wpływu.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Od dnia, w którym wejdzie w życie projektowane rozporządzenie.

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

Brak konieczności ewaluacji efektów projektu.

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

Nie dotyczy