

## Uzasadnienie

### I. Wyjaśnienie potrzeby i celu zmiany aktu

Celem zmiany rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 września 2020 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 874), zwanego dalej „rozporządzeniem”, jest uregulowanie obszaru, którego prawo unijne swoją regulacją nie objęło, tj. wprowadzenie 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), nieposiadającymi świadectwa zdatności do lotu wydanego zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiającym przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz. Urz. UE L 224 z 21.08.2012, str. 1, z późn. zm.), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 748/2012/UE”. W odniesieniu do 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.), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 965/2012/UE”, z wyłączeniami wskazanymi w projektowanej regulacji.

Ponadto zmiana rozporządzenia wynika z potrzeby uwzględnienia w przepisach prawa krajowego wygaśnięcia certyfikatów organizacji obsługi technicznej, wydawanych zgodnie z załącznikiem I podczęść F oraz certyfikatów organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, wydawanych zgodnie z załącznikiem I podczęść G do 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”.

Wygaśnięcie to nastąpiło w związku z rozpoczęciem stosowania rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2021/700 z dnia 26 marca 2021 r. w sprawie zmiany i sprostowania rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 w odniesieniu do danych obsługowych oraz

instalacji niektórych podzespołów statku powietrznego podczas obsługi technicznej (Dz. Urz. UE L 145 z 28.04.2021, str. 20), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2021/700/UE”, w którym w art. 1 wprowadzono zmiany w art. 4 ust. 2 rozporządzenia nr 1321/2014/UE, nadając mu brzmienie: „2. Na zasadzie odstępstwa od przepisów ust. 1 do dnia 24 września 2020 r. organizacje mogą, na własny wniosek, uzyskać zatwierdzenie wydawane przez właściwy organ zgodnie z podsekcją F i podsekcją G załącznika I (część M). Wszystkie zatwierdzenia wydane zgodnie z podsekcją F i podsekcją G załącznika I (część M) są ważne do dnia 24 marca 2022 r.”.

Dodatkowo niezbędne jest wprowadzenie nowego, odrębnego wzoru certyfikatu agenta obsługi naziemnej, dostosowanego do potrzeb podmiotów prowadzących działalność w zakresie obsługi naziemnej, w odniesieniu do których dotychczas stosowany był ogólny wzór certyfikatu określony w załączniku nr 1 do obecnie obowiązującego rozporządzenia.

Zmianie uległ także załącznik nr 3 do rozporządzenia, przez wprowadzenie odesłania do załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiającego 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.), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 139/2014/UE”, w zakresie warunków certyfikatu lotniska. Tym samym kolejne zmiany elementów warunków certyfikatu lotniska, określonych w pkt 47 w załączniku I do rozporządzenia nr 139/2014/UE, wprowadzane nowelizacją rozporządzeń unijnych nie będą generować konieczności zmiany warunków certyfikatu lotniska stanowiącego załącznik do certyfikatu lotniska, którego wzór został określony w załączniku nr 3 do rozporządzenia, a tym samym nie będzie konieczności wprowadzania kolejnych zmian rozporządzenia w tym zakresie w przypadku zmiany wskazanego pkt 47. Wpłyne to pozytywnie na ekonomikę procesu legislacyjnego. Organ wydający certyfikat lotniska, tj. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, każdorazowo będzie wskazywał elementy certyfikatu lotniska zgodnie z aktualnym brzmieniem pkt 47 załącznika I do rozporządzenia nr 139/2014/UE i korzystał w zakresie wypełniania go z aktualnych „Akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań (AMC) i materiałów zawierających wytyczne (GM) do rozporządzenia Komisji (UE) 139/2014”, wprowadzonych Decyzją Dyrektora Wykonawczego EASA.

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

Zgodnie z art. 163 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r. poz. 2110, z późn. zm.) minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem przepisów prawa Unii Europejskiej w zakresie certyfikacji oraz w celu zapewnienia efektywności procesu certyfikacji: szczegółowe wymagania, jakie powinien spełnić podmiot w procesie certyfikacji; szczegółowy zakres i tryb prowadzenia procesu certyfikacji oraz dokumenty i informacje wymagane w tym procesie, w tym wydawania po raz pierwszy certyfikatu, rozszerzenia zakresu oraz przedłużania albo wznawiania jego ważności; rodzaje i wzory certyfikatów dla poszczególnych rodzajów działalności, o których mowa w art. 160 ust. 3; szczegółowe warunki i tryb uznawania certyfikatów zagranicznych, biorąc także pod uwagę postanowienia właściwych umów i przepisów międzynarodowych; szczegółowe warunki zawieszania ważności certyfikatów, ograniczenia uprawnień z nich wynikających oraz cofania certyfikatów; szczegółowe warunki sprawowania bieżącego nadzoru nad posiadaczami certyfikatu oraz wymagania programu naprawczego.

Obowiązujące przepisy nie umożliwiają wydania certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC – Air Operator Certificate) upoważniającego do wykonywania operacji zarobkowego przewozu lotniczego samolotami oraz śmigłowcami nieobjętymi nadzorem EASA, tj. nieposiadającymi świadectwa zdatności do lotu wydanego zgodnie z rozporządzeniem nr 748/2012/UE.

Organizacje zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, które posiadały certyfikaty wydane zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia nr 1321/2014/UE, oraz organizacje obsługowe, które posiadały certyfikat wydany zgodnie z tym samym załącznikiem, działają w oparciu o nowe certyfikaty wydane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem ULC”, na podstawie art. 4 rozporządzenia nr 1321/2014/UE.

W zakresie wydawania certyfikatu agenta obsługi naziemnej jest stosowany ogólny wzór certyfikatu, określony w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

Wzór certyfikatu lotniska nie uwzględnia aktualnego brzmienia rozporządzenia nr 139/2014/UE.

### **III. Wykazanie różnic między dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym (przewidywane skutki prawne wejścia aktu w życie)**

W projektowanym rozporządzeniu przewidziano niżej opisane zmiany.

1. W § 1 pkt 1 litera a i b projektu przewidziano zmiany odpowiednio w § 2 w ust. 2 w pkt 5 lit. a i b obowiązującego rozporządzenia, polegające na usunięciu zapisu dotyczącego pkt. M.A.619 załącznika I do rozporządzenia nr 1321/2014/UE. Natomiast w § 2 w ust.

2 w pkt 5 lit. b obowiązującego rozporządzenia usunięto zapis dotyczący pkt M.A.716 załącznika I do rozporządzenia nr 1321/2014/UE.

Powyższa zmiana podyktowana jest koniecznością aktualizacji przepisów krajowych w wyniku zmiany rozporządzenia nr 1321/2014/UE rozporządzeniem nr 2021/700/UE.

2. W § 1 pkt 2 projektu zaproponowano zmiany w § 5 w pkt 1 rozporządzenia przez uchylenie lit. c, która stanowi, iż dla działalności, o których mowa w art. 160 ust. 3 ustawy, ustala się certyfikat przewoźnika lotniczego (AOC – Air Operator Certificate) – potwierdzający spełnienie przez podmiot wykonujący działalność gospodarczą wymagań w zakresie przewozu lotniczego z wykorzystaniem szybowców, w zakresie niezastrzeżonym dla Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), zwanej dalej „EASA”, z uwagi na okoliczność, iż działalność ta nie wymaga certyfikacji. Zgodnie z SAO.DEC.100 załącznika II do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976 z dnia 14 grudnia 2018 r. ustanawiającego szczegółowe przepisy dotyczące eksploatacji szybowców na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 (Dz. Urz. UE L 326 z 20.12.2018, str. 64, z późn. zm.), w zakresie operacji zarobkowych wykonywanych przy użyciu szybowców wymagane jest uprzednie zgłoszenie do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, za pomocą oświadczenia o dysponowaniu zdolnością i środkami umożliwiającymi wywiązywanie się z obowiązków związanych z eksploatacją szybowców.

W § 5 w pkt 1 w lit. d rozporządzenia uwzględniono zmianę wynikową, polegającą na wprowadzeniu skrótu „EASA”, z uwagi na uchylenie lit. c w § 5 w pkt 1, w której wprowadzony był ten skrót.

3. W § 1 pkt 3 projektu wprowadzono zmianę wynikową w § 6 ust. 2 obowiązującego rozporządzenia, polegającą na uaktualnieniu odwołania do certyfikatów, dla których wykorzystuje się wzór określony w załączniku nr 1 do rozporządzenia, mając na wprowadzenie nowego wzoru certyfikatu w załączniku nr 8 do rozporządzenia w brzmieniu określonym w załączniku nr 3 do projektu rozporządzenia, wyłącznie dla agentów obsługi naziemnej.
4. W § 1 pkt 4 projektu rozszerzono brzmienie przepisu § 25 ust. 1 pkt 1 i 2 rozporządzenia przez uzupełnienie wymagań, jakie powinien spełnić podmiot ubiegający się o wydanie certyfikatu AOC – (Air Operator Certificate) w odniesieniu do samolotu czy śmigłowca nieobjętego nadzorem „EASA”, tj. tego który nie posiada świadectwa zdatności do lotu wydanego zgodnie z rozporządzeniem nr 748/2012/UE.

W projektowanej regulacji zaproponowano, aby w tym zakresie były stosowane wymagania określone w przepisach rozporządzenia nr 965/2012/UE z wyłączeniem ORO.AOC.100 lit. c pkt 2. Wyłączenie takie podyktowane jest faktem, iż wymagania określone w ORO.AOC.100 lit. c pkt 2, zgodnie z rozporządzeniem nr 748/2012/UE wskazują na konieczność posiadania świadectwa zdatności do lotu (Certificate of Airworthiness, CofA), w przypadku ubiegania się o wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC – Air Operator Certificate).

5. W § 1 pkt 4 projektu zaproponowano również nowe brzmienie § 25 ust. 3 obowiązującego rozporządzenia przez doprecyzowanie, iż wzór certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC – Air Operator Certificate) dla podmiotów poddanych certyfikacji zgodnie z wymaganiami rozporządzenia nr 965/2012/UE, z wyłączeniem certyfikacji w odniesieniu do samolotów i śmigłowców w zakresie niezastrzeżonym dla EASA, określa dodatek I do załącznika II do rozporządzenia nr 965/2012/UE. W konsekwencji wzór certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC – Air Operator Certificate) dla podmiotów poddawanych certyfikacji w odniesieniu do samolotów i śmigłowców nieobjętych nadzorem EASA, dla których przy certyfikacji zastosowane zostaną wymagania rozporządzenia nr 965/2012/UE z wyłączeniami, będzie wynikał z załącznika nr 2 do rozporządzenia.
6. W § 1 pkt 5 projektu dokonano zmian w zakresie § 32a obowiązującego rozporządzenia przez oznaczenie dotychczasowej treści jako ust. 1 i dodanie ust. 2 dotyczącego nowego wzoru certyfikatu agenta obsługi naziemnej (AHAC – Airport Handling Agent Certificate) mając na uwadze, że dotychczas wzór określony w załączniku nr 1 do rozporządzenia nie odpowiada potrzebom działalności agentów obsługi naziemnej. Dodanie do rozporządzenia wzoru certyfikatu dedykowanego dla działalności w zakresie obsługi naziemnej jest niezbędne dla zapewnienia właściwych standardów zgodnych z aktualnymi przepisami.
7. W § 1 pkt 6 projektu wprowadzono zmianę w § 36 ust. 1 pkt 2 obowiązującego rozporządzenia wynikającą z aktualizacji załącznika I do rozporządzenia nr 748/2012/UE, na podstawie 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). Uzupełniono także przepis o literę dotyczącą obszaru „zbywalność”, odsyłając w tym zakresie do pkt 21.A.149 rozporządzenia nr 748/2012/UE.

8. W projektowanej regulacji nadano nowe brzmienie załącznikowi nr 3 do dotychczas obowiązującego rozporządzenia, zawierającemu wzór certyfikatu lotniska wraz z warunkami certyfikatu, dla lotnisk podlegających wymaganiom Unii Europejskiej. Certyfikat lotniska nie uległ zmianie, natomiast załącznik do certyfikatu lotniska określający warunki certyfikatu lotniska, został przeredagowany i będzie opracowywany zgodnie z aktualnym brzmieniem wymagań określonych w załączniku I pkt 47 do rozporządzenia nr 139/2014/UE.

Powyższe działanie wynika ze wstępnego raportu inspekcji standaryzacyjnej ADR.PL.12.2024 EASA, która odbyła się w ULC dniach od 2 do 6 grudnia 2024 r. i odnosiła się do obszaru regulacji lotniskowych. W ramach obserwacji inspektorzy EASA zwrócili uwagę, iż czas wymagany na procedowanie zmiany rozporządzenia krajowego może uniemożliwiać zapewnienie zgodności załącznika do certyfikatu lotniska z wymaganiami unijnymi.

Jednocześnie, jako zmianę wynikową usunięto również uwagi dotyczące sposobu wypełniania, mając na uwadze, że muszą być one także zgodne z aktualnym brzmieniem regulacji unijnych.

9. Nadano nowe brzmienie załącznikowi nr 6 do rozporządzenia określającemu zakres zatwierdzenia organizacji kompleksowej zdolności do lotu.

W klasie „statki powietrzne kategorii specjalnej” wyrazy „Samoloty o masie poniżej 2730 kg” zastąpiono wyrazami „Samoloty o masie nie większej niż 2730 kg”. Aktualne brzmienie załącznika nr 6 do rozporządzenia pomijało w klasie „Statki powietrzne kategorii specjalnej” samoloty o MTOM równej 2730 kg.

10. Dodano nowy załącznik nr 8 do rozporządzenia określający wzór certyfikatu agenta obsługi naziemnej.

W § 2 i 3 projektu zaproponowano przepisy przejściowe precyzując, że:

- 1) do postępowań dotyczących procesu certyfikacji wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia zmieniającego stosuje się przepisy rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem;
- 2) certyfikaty wydane na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

Brak możliwości osiągnięcia celu projektu w sposób inny niż zmiana rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 września 2020 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym.

Zgodnie z § 4 projektowanego rozporządzenia, stosownie do 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), rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

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

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

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

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. poz. 2039, z późn. zm.), zatem projekt nie podlega notyfikacji.

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

#### **VII. Udostępnienie projektu w Biuletynie Informacji Publicznej**

Zgodnie z § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.