

UZASADNIENIE

I. Potrzeba i cel wydania rozporządzenia

Wydanie projektowanego rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie krajowych scenariuszy standardowych, zwanego dalej „projektowanym rozporządzeniem”, jest podyktowane koniecznością realizacji upoważnienia ustawowego określonego w art. 156d ust. 13 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r. poz. 2110, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”, dodanym ustawą z dnia 24 stycznia 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 179).

Przepis art. 156d ust. 13 ustawy – Prawo lotnicze stanowi, że minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, krajowe scenariusze standardowe (NSTS), o których mowa w art. 156d ust. 3 tej ustawy, tj. określające warunki wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji systemów bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2019/947/UE”, uwzględniając przepisy UAS.SPEC.020 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE oraz zasady bezpiecznego korzystania z przestrzeni powietrznej, ochrony środowiska naturalnego i ochrony prywatności osób trzecich.

II. Przedstawienie rzeczywistego stanu w dziedzinie, która ma zostać unormowana

Przepis art. 56 ust. 8 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE L 212 z 22.08.2018, str. 1, z późn. zm.), umożliwia ustanowienie przez państwo członkowskie Unii Europejskiej przepisów, które poddadzą eksploatację bezzałogowych statków powietrznych pewnym warunkom ze względów nieobjętych zakresem stosowania tego rozporządzenia, biorąc pod uwagę względy bezpieczeństwa publicznego lub ochronę prywatności i danych

osobowych zgodnie z prawem Unii Europejskiej.

W konsekwencji krajowe scenariusze standardowe mogą określać warunki wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego możliwych do wykonywania w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w zakresie niezastrzeżonym dla Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA).

Mając na uwadze art. 23 ust. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego przed wejściem w życie projektowanego rozporządzenia wydał wytyczne¹, określające warunki wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego – krajowe scenariusze standardowe. Każdy z krajowych scenariuszy standardowych zawiera rozwiązania dotyczące szkolenia i egzaminu z wiedzy teoretycznej oraz szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych, których spełnienie jest wymagane przez nadzór lotniczy, aby wykonywać operacje z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego na podstawie danego krajowego scenariusza standardowego. Krajowe scenariusze standardowe przewidują również warunki przedłużania i wznowiania ważności certyfikatu wiedzy teoretycznej przez pilota bezzałogowego statku powietrznego – osobno dla każdego krajowego scenariusza standardowego.

Każdy z krajowych scenariuszy standardowych opracowano biorąc pod uwagę ryzyko wykonywania danej operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego, z podziałem w zależności od rodzaju operacji – w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) albo poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS), oraz rodzaju i wagi (maksymalnej masy startowej – MTOM) bezzałogowego statku powietrznego.

III. Różnica między dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym (przewidywane skutki prawne wejścia aktu w życie)

W projektowanym rozporządzeniu przewidziano osiem krajowych scenariuszy standardowych:

- 1) Krajowy scenariusz standardowy NSTS-01 dla operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) lub z widokiem z pierwszej osoby (FPV) wykonywanych z użyciem bezzałogowego statku powietrznego o masie startowej mniejszej niż 4 kg;
- 2) Krajowy scenariusz standardowy NSTS-02 dla operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) wykonywanych z użyciem bezzałogowego statku powietrznego kategorii wielowirnikowiec (MR) o masie startowej mniejszej niż 25 kg;

¹ <https://ulc.gov.pl/pl/drony/informacje-ogolne/akty-prawne>.

- 3) Krajowy scenariusz standardowy NSTS-03 dla operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) wykonywanych z użyciem bezzałogowego statku powietrznego kategorii stałopłat (A) o masie startowej mniejszej niż 25 kg;
- 4) Krajowy scenariusz standardowy NSTS-04 dla operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) wykonywanych z użyciem bezzałogowego statku powietrznego kategorii śmigłowiec (H) o masie startowej mniejszej niż 25 kg;
- 5) Krajowy scenariusz standardowy NSTS-05 dla operacji poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) wykonywanych z użyciem bezzałogowego statku powietrznego o masie startowej mniejszej niż 4 kg, w odległości nie większej niż 2 km od pilota bezzałogowego statku powietrznego;
- 6) Krajowy scenariusz standardowy NSTS-06 dla operacji poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) wykonywanych z użyciem bezzałogowego statku powietrznego kategorii wielowirnikowiec (MR) o masie startowej mniejszej niż 25 kg, w odległości nie większej niż 2 km od pilota bezzałogowego statku powietrznego;
- 7) Krajowy scenariusz standardowy NSTS-07 dla operacji poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) wykonywanych z użyciem bezzałogowego statku powietrznego kategorii stałopłat (A) o masie startowej mniejszej niż 25 kg, w odległości nie większej niż 2 km od pilota bezzałogowego statku powietrznego;
- 8) Krajowy scenariusz standardowy NSTS-08 dla operacji poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) wykonywanych z użyciem bezzałogowego statku powietrznego kategorii śmigłowiec (H) o masie startowej mniejszej niż 25 kg, w odległości nie większej niż 2 km od pilota bezzałogowego statku powietrznego.

Poszczególne krajowe scenariusze standardowe zamieszczono odpowiednio w załącznikach 1–8 do projektowanego rozporządzenia.

Regulowane w projektowanym rozporządzeniu krajowe scenariusze standardowe są odzwierciedleniem krajowych scenariuszy standardowych określonych dotychczas w formie wytycznych Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego i stosowanych przez operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych.

Proponuje się, aby projektowane rozporządzenie weszło w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia. Nie istnieje konieczność zapewniania 14-dniowej *vacatio legis* w celu umożliwienia adresatom norm zapoznania się z nowymi przepisami, bowiem nie różnią się one od obecnie stosowanych regulacji.

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia bez zachowania 14-dniowej *vacatio legis* nie narusza zasad demokratycznego państwa prawnego. Rozwiązanie to spełnia przesłanki, o których mowa w art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461), gdyż za skróceniem okresu *vacatio legis* przemawia ważny interes państwa, oparty na konieczności niezwłocznego zapewnienia wykonania upoważnienia ustawowego wprowadzonego ustawą z dnia 24 stycznia 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw i tym samym umożliwienia wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego możliwych do wykonywania w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE zgodnie z krajowymi scenariuszami standardowymi wprowadzonymi przepisami powszechnie obowiązującego prawa.

Nie ma możliwości osiągnięcia zamierzonych celów za pomocą innych środków niż wydanie projektowanego rozporządzenia.

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 projekcie rozporządzenia 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 nie podlega on 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, o których mowa w § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806).

VII. Udostępnienie 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 2017 r. poz. 248, 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.