UZASADNIENIE

**I. Cel wydania rozporządzenia**

Projektowane rozporządzenie przewiduje zmianę obowiązującego rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 czerwca 2013 r. w sprawie świadectw kwalifikacji (Dz. U. z 2017 r. poz. 288) w celu:

1) doprecyzowania przepisów dotyczących przedłużania i wznawiania ważności uprawnień wpisywanych do świadectwa kwalifikacji;

2) usunięcia obowiązku stosowania pieczęci przez obywateli i przedsiębiorców w związku z przyjęciem przez Radę Ministrów 28 czerwca 2018 r. dokumentu rządowego pt. „Informacja dotycząca deregulacji obowiązku stosowania pieczęci/pieczątek przez obywateli i przedsiębiorców” oraz zobowiązaniem członków Rady Ministrów do rezygnacji, w terminie jednego roku od dnia przyjęcia informacji, z obowiązku stosowania pieczątek/pieczęci przez obywateli i przedsiębiorców i podjęciem przez ministrów właściwych niezbędnej inicjatywy legislacyjnej w tym zakresie;

3) dostosowania wzoru świadectwa kwalifikacji do przepisów ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2019 r. poz.1580, z późn. zm.).

**II. Zakres regulacji**

Projekt doprecyzowuje brzmienie § 10 ust. 4 obowiązującego rozporządzenia przez dodanie wymogu weryfikacji posiadanej praktyki lotniczej w podmiocie szkolącym. Podstawę do tej weryfikacji stanowi pośrednio § 30 obowiązującego rozporządzenia. Weryfikacja polega m.in. na sprawdzeniu dokumentacji lotniczej kandydatów.

Projekt rozporządzenia wprowadza również zmianę § 13 oraz § 27 ust. 1 i 3 (stanowiącego następstwo zmiany dokonanej w § 13) obowiązującego rozporządzenia regulującego kwestię przedłużania ważności uprawnień wpisywanych do świadectwa kwalifikacji przez instruktorów. Przepis w przedmiotowym zakresie pozostaje przepisem „martwym” ze względu na brzmienie art. 99 ust. 1 w związku z art. 94 ust. 3 ustawy – Prawo lotnicze, zgodnie z którym możliwość przeprowadzania egzaminów państwowych posiadają jedynie egzaminatorzy państwowi (którymi instruktorzy nie są) oraz organizacje mechaników Part-147 (to z kolei nie dotyczy zakresu świadectw kwalifikacji). W związku z powyższym przedłużanie ważności uprawnień wpisanych do świadectwa kwalifikacji odbywa się przez sprawdzenie wiedzy i umiejętności w zakresie przedłużanego uprawnienia przeprowadzane przez egzaminatora praktycznego. Mając na uwadze powyższe nie istnieje potrzeba wprowadzenia przepisu przejściowego w zakresie sprawdzianów wiedzy i umiejętności będących w toku w dniu wejścia w życie projektowanego rozporządzenia.

Ponadto, w ramach § 13 ust. 3, ujednolicono podejście do ustalania dat ważności uprawnień wpisywanych do świadectw kwalifikacji przez egzaminatorów w odniesieniu do § 66 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2018 r. w sprawie egzaminów państwowych na licencje, świadectwa kwalifikacji oraz uprawnienia do nich wpisywane (Dz. U. poz. 1745, z późn. zm.), celem wyeliminowania sprzeczności ww. przepisów na zasadzie *lex posterior derogat legi priori.* Dokonano również korekty ust. 6 ww. przepisu celem wyeliminowania występującej sprzeczności z § 11 ust. 1 rozporządzenia.

Projektowane zmiany rozporządzenia obejmują również aktualizację załącznika nr 1 do rozporządzenia, określającego zakres wiedzy i umiejętności wymaganych do otrzymania świadectwa operatora tankowania statków powietrznych, tryb uzyskiwania tego świadectwa oraz jego wzór. Ze względu na konieczność usunięcia ze wzoru świadectwa operatora tankowania statków powietrznych pieczęci pracodawcy wydającego świadectwo, w projektowanym rozporządzeniu przewiduje się zmianę w zakresie przepisów określających elementy tego świadectwa, a w konsekwencji wprowadzenie nowego wzoru świadectwa.

Ponadto zmiany wprowadzone do tego załącznika wynikają z licznych uwag agentów obsługi naziemnej (AHAC), posiadających certyfikat na zaopatrywanie statków powietrznych w materiały napędowe, które były zgłaszane zarówno podczas przeprowadzanych kontroli tych agentów, jak również przesyłane do Urzędu Lotnictwa Cywilnego w formie mailowej oraz papierowej w ostatnim roku. Ze względu na brak przepisów międzynarodowych w przedmiotowym zakresie istnieje konieczność wskazania wytycznych i standardów międzynarodowych, na których powinni bazować agenci AHAC w procesie szkolenia operatorów tankowania statków powietrznych.

Aby zapewnić bezpieczeństwo operacji lotniczych niezbędne jest posiadanie wysoko wykwalifikowanego personelu obsługi naziemnej, dlatego bardzo istotne jest określenie minimalnych wymogów dotyczących szkoleń,  wskazania wytycznych i standardów międzynarodowych, na których powinni bazować agenci AHAC w procesie szkolenia operatorów tankowania statków powietrznych.

Niezbędne jest uregulowanie całego obszaru w zakresie kontroli jakości i przechowywania paliw lotniczych oraz tankowania statków powietrznych zarówno na małych jak i dużych lotniskach na gruncie lokalnym.

W załączniku nr 3 do rozporządzenia doprecyzowano brzmienie pkt 1.4.1.5 dotyczącego nadzorowanej praktyki instruktorskiej przez stwierdzenie, iż chodzi o pełne szkolenie (co dotychczasowo mogło budzić wątpliwości interpretacyjne) do świadectwa kwalifikacji pilota paralotni oraz zmniejszono wymóg liczebności wyszkolonych kandydatów z 30 do 15.

W załączniku nr 8 do obowiązującego rozporządzenia w pkt 1.4.1.1 w ppkt 11 (zastąpienie wyraz „motolotnia” wyrazem „wiatrakowiec”) związane jest z koniecznością usunięcia oczywistej omyłki.

W projekcie rozporządzenia przewiduje się zmianę załącznika nr 10 rozporządzenia, określającego wzór świadectwa kwalifikacji, polegającą na dostosowaniu części VIII wzoru świadectwa kwalifikacji, wskazującej nazwę organu wydającego licencje, do przepisów ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, zgodnie z którą Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego jest centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach lotnictwa cywilnego.

Ponadto skorygowano w § 3 i § 32 obowiązującego rozporządzenia oraz w pkt 1.1.1 i pkt 1.1.2 załącznika nr 5 do obowiązującego rozporządzenia odesłanie do nieobowiązującego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) [nr 216/2008](https://sip.legalis.pl/document-view.seam?documentId=mfrxilrygazteojwhayq) z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylającego dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) [nr 1592/2002](https://sip.legalis.pl/document-view.seam?documentId=mfrxilrvgaytgmzqga4a) i dyrektywę 2004/36/WE (Dz. Urz. UE L 79 z 19.03.2008, [str. 1](https://sip.legalis.pl/document-view.seam?documentId=mfrxilrygazteojwhayq), z późn. zm.), które zostało zastąpione rozporządzeniem 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 zmieniające 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).

Zgodnie z § 2 projektu rozporządzenia, świadectwa operatora tankowania statków powietrznych wydane przed dniem wejścia w życie projektowanej regulacji zachowają ważność przez okres, na jaki zostały wydane. W sprawach dotyczących wydania świadectwa operatora tankowania statków powietrznych oraz przedłużenia ważności albo wznowienia ważności uprawnienia wpisywanego do tego świadectwa, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, będą stosowane nowe przepisy.

Natomiast zgodnie z § 3 projektu rozporządzenia, ważność zachowają świadectwa kwalifikacji wydane przed dniem wejścia w życie projektowanej regulacji, jednak   
w przypadku konieczności wymiany świadectwa kwalifikacji lub wydania jego duplikatu będzie wydawane świadectwo kwalifikacji zgodne ze wzorem uwzględniającym zmianę wprowadzoną projektowanym rozporządzeniem. Postępowania w zakresie przedłużania i wznawiania ważności uprawnień wpisywanych do świadectw kwalifikacji, jak również wydawania uprawnienia instruktora INS wpisywanego do świadectwa kwalifikacji pilota paralotnii (PGP) albo świadectwa kwalifikacji pilota wiatrakowcowego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 560 kg (UAGP),wszczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie projektowanej regulacji, będą prowadzone na podstawie projektowanych przepisów rozporządzenia –(nowe przepisy). Ze względu na przyczynę wprowadzanych zmian zasadne jest prowadzenie postępowań w toku zgodnie z nowymi przepisami.

Zgodnie z § 4 projektu rozporządzenia, rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia – stosownie do art. 4 ust. 1 ustawy z dnia z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461).

**III. Informacje związane z procedowaniem projektu**

Projektowane przepisy nie będą miały wpływu 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. poz. 2039, z późn. zm.), zatem nie podlega ono notyfikacji.

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

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Mając na uwadze § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) oraz zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. 2017 r. poz. 248) projekt został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.