**UZASADNIENIE**

**I. Cel wydania rozporządzenia**

Projektowane rozporządzenie będzie stanowić wykonanie upoważnienia określonego w art. 92 pkt 1–3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393, z 2014 r. poz. 768 oraz z 2015 r. poz. 978, 1221 i 1586). Aktualnie w przedmiotowym zakresie obowiązuje rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie lotniczych urządzeń naziemnych (Dz. U. z 2013 r. poz. 121).

Potrzeba zmiany obowiązującej regulacji wynika z konieczności:

1. dostosowania do wymogów rozporządzenia Komisji (UE) nr 1207/2011 z 22 listopada 2011 r. ustanawiającego wymogi dotyczące skuteczności działania i interoperacyjności systemów dozorowania w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz. Urz. UE L 305 z 23.11.2011, str. 35);
2. dostosowania do wymogów rozporządzenia Komisji (UE) nr 1079/2012 z dnia 1 listopada 2012 ustanawiającego wymogi dotyczące separacji międzykanałowej w łączności głosowej dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz. Urz. UE L 320 z 17.11.2012, str. 14);
3. dostosowania do wymogów rozporządzenia Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 21 marca 2013r. w sprawie zmian w systemach funkcjonalnych mających wpływ na bezpieczeństwo (Dz. U. poz. 431);
4. doprecyzowania wymogów dotyczących typów lotniczych urządzeń naziemnych (LUN), dla których wykonuje się kontrolę z powietrza, możliwości przesuwania terminów okresowych kontroli z powietrza dla poszczególnych LUN oraz zakresu pomiarów i testów wykonywanych w trakcie tych kontroli;
5. skorygowania błędnych zapisów.

W związku z proponowanymi obszernymi zmianami w stosunku do obowiązującej regulacji proponuje się nowe rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie lotniczych urządzeń naziemnych uwzględniające zmiany wyszczególnione w pkt II.

**II. Zakres regulacji**

1. W § 2 rozporządzenia proponuje się dodanie do definicji skrótów: „EATMN” (European Air Traffic Management Network), GBAS (Ground Based Augmentation System), SAT (Site Acceptance Test) oraz zmianę definicji pojęcia „personel techniczny”. Przepis w pkt 17 definiuje pojęcie „podmiot uprawniony” poprzez wskazanie podmiotu uprawnionego do wykonywania operacji lotniczych patrolowania, obserwacji lub inspekcji na podstawie certyfikatu usług lotniczych AWC (Aerial Works Certificate) (lit. a), albo zgłoszenia do Prezesa Urzędu zarobkowych operacji specjalistycznych (lit. b). Przyjęte rozwiązanie wynika ze zmian w przepisach Unii Europejskiej w zakresie uzyskiwania uprawnień do wykonywania usług lotniczych. Od dnia 1 stycznia 2016 r. komercyjna działalność w zakresie operacji specjalistycznych (zmiana nazewnictwa – dotychczasowe usługi lotnicze zostały w przepisach Unii Europejskiej określone jako operacje specjalistyczne) z wykorzystaniem samolotów, śmigłowców, szybowców i balonów będzie regulowana przez rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające 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.), bowiem z tą datą zaczną obowiązywać wobec powyższych rodzajów operacji lotniczych przepisy załącznika VIII „Operacje specjalistyczne” i załącznika III „Wymagania organizacyjne dla operacji lotniczych”. Działalność ta będzie podlegała zgłoszeniu, zgodnie z ORO.DEC.100 rozporządzenia nr 965/2012 oraz wymaganiom określonym w ORO.SPO.100 lub, w przypadku zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka, uzyskaniu zezwolenia Prezesa Urzędu zgodnie z ORO.SPO.110 rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012.

Opisaną zmianę w prawodawstwie UE projekt uwzględnia poprzez stosowne regulacje w przepisie o wejściu w życie (§ 16 projektu). Przepis ten uchyla z dniem 31 grudnia 2015 r. przedmiotową definicję w części dotyczącej certyfikatu usług lotniczych AWC i wprowadza w życie z dniem 1 stycznia 2016 r. przepis w części dotyczącej obowiązku zgłoszenia do Prezesa Urzędu zarobkowych operacji specjalistycznych.

Tryb zgłoszenia do Prezesa Urzędu zarobkowych operacji specjalistycznych nie jest ujęty w przepisach ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze ponieważ został on uregulowany w przepisie ORO.DEC.100 rozporządzenia nr 965/2012, będzie zatem stosowany bezpośrednio.

1. W § 3 rozporządzenia proponuje się skorygowanie oraz dodanie nowych nazw LUN oraz ich części składowych, w szczególności w zakresie klas VAN, MET i DP.
2. W § 4 rozporządzenia proponuje się rozszerzenie listy aktów prawnych określających wymagania techniczne i eksploatacyjne dla lotniczych urządzeń naziemnych wykorzystywanych do operacyjnego zabezpieczenia ruchu lotniczego w związku z uchyleniem rozporządzenia Komisji (WE) nr 1265/2007 z dnia 26 października 2007 r. ustanawiającego wymogi dotyczące separacji międzykanałowej w łączności powietrze – ziemia dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz. Urz. UE L 283 z 27.10.2007, str. 25) i wejściem w życie nowych rozporządzeń regulujących materię dotyczącą warunków technicznych i eksploatacyjnych oraz wymagań, jakie powinny spełniać LUN, tj.: rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 1079/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. ustanawiającego wymogi dotyczące separacji międzykanałowej w łączności głosowej dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz. U. L 320 z 17.11.2012, str. 14, z późn.zm.), rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 1207/2011 z dnia 22 listopada 2011 r. ustanawiającego wymogi dotyczące skuteczności działania i interoperacyjności systemów dozorowania w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz. Urz. UE L 305 z 23.11.2011, str. 35, z późn. zm.), 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 14.2.2014, str. 1), rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 sierpnia 2013 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego podlegających obowiązkowi certyfikacji (Dz. U. z 2013 r., poz. 1020), rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 18 czerwca 2013 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych w stosunku do lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji (Dz. U. z 2013 r., poz. 799), rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 21 czerwca 2013 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych w stosunku do lotnisk użytku wyłącznego oraz sposobu i trybu przeprowadzania kontroli sprawdzającej (Dz. U. z 2013 r., poz. 741).
3. W § 5 projektowanego rozporządzenia proponuje się uszczegółowienie warunków, jakie należy spełnić, aby eksploatować LUN, w szczególności w zakresie określenia stref wolnych od przeszkód lotniczych i obszarów ograniczonej zabudowy poprzez odesłanie do odrębnych przepisów regulujących kwestie wyznaczania przeszkód lotniczych. W odniesieniu do LUN nie będących VAN (wzrokowymi pomocami nawigacyjnymi) wskazane są w projekcie przepisy rozporządzenia (WE) nr 216/2008 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 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz. Urz. UE L 079 z 19/03/2008, str. 1, z późn. zm.). Do LUN będących VAN są to stosowne przepisy: rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 sierpnia 2013 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego podlegających obowiązkowi certyfikacji, rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 18 czerwca 2013 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych w stosunku do lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji oraz rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 21 czerwca 2013 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych w stosunku do lotnisk użytku wyłącznego oraz sposobu i trybu przeprowadzania kontroli sprawdzającej.

Ponadto w pkt 12 dodano warunek eksploatacji LUN polegający na uzyskaniu zatwierdzenia wprowadzenia w życie zmiany, o którym mowa w art. 128b ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, w systemie funkcjonalnym, w ramach którego LUN ma być eksploatowane.

1. W § 6 projektu proponuje się złagodzenie i doprecyzowanie wymagań odnośnie kwalifikacji i kompetencji dla personelu technicznego ze wskazaniem na konieczność posiadania przez ten personel upoważnień do obsługi danego LUN.
2. W § 7 rozporządzenia proponuje się określenie w odrębnej jednostce redakcyjnej dodatkowych warunków eksploatacji LUN dotyczących w szczególności zasad realizacji przeglądów technicznych i kontroli z powietrza, w celu dopasowania tych czynności do wymagań producentów LUN oraz zaleceń Europejskiej Organizacji ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL) i Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO). Ponadto wprowadzono możliwość prolongaty terminu kolejnej kontroli z powietrza i wskazano podmiot odpowiedzialny za określenie zakresu eksploatacji LUN, a także zmieniono wyszczególnienie wzrokowych pomocy nawigacyjnych wymagających kontroli z powietrza.
3. W § 8 rozporządzenia proponuje się nową redakcję zapisu, która precyzyjnie oddaje aktualne uwarunkowania. Rejestr LUN podzielono na trzy podrejestry:
	1. rejestr A dotyczący LUN będących częścią składową europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym (EATMN) – w stosunku do których stosuje się przepisy rozporządzania Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 26, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 46, z późn. zm.);
	2. rejestr B dotyczący pozostałych LUN nie będących VAN;
	3. rejestr dotyczący wyłącznie LUN będących VAN z uwagi na ich całkowicie odrębną specyfikę, w stosunku do których stosuje się przepisy dotyczące wyposażenia i zabezpieczania lotnisk, a nie przepisy dotyczące służb żeglugi powietrznej.

Ponadto sprecyzowano zakres danych wprowadzanych do rejestru LUN oraz dodano przepis stanowiący, że integralną częścią rejestru LUN jest zbiór dokumentów w postaci papierowej..

1. W § 9 rozporządzenia proponuje się wyszczególnienie danych wprowadzanych do rejestru A oraz wyszczególnienie, które będą wchodziły w skład zbioru dokumentów w formie papierowej.
2. W § 10, § 11 i § 12 rozporządzenia proponuje się wyszczególnienie danych wprowadzanych odpowiednio do rejestru A, B i VAN oraz wyszczególnienie, które z tych danych będą wchodziły w skład zbioru dokumentów w formie papierowej
3. W § 12 rozporządzenia proponuje się wyszczególnienie danych, jakie będą wprowadzane do rejestru w ramach charakterystyki technicznej poszczególnych rodzajów LUN.
4. W § 13 wskazano zakres dokumentów w postaci papierowej wchodzących w skład teczki LUN prowadzonej dla każdego LUN wpisanego do rejestru LUN.
5. W § 14 zawarto przepis przejściowy, w którym wskazano sposób postępowania z danymi zawartymi w rejestrze LUN prowadzonym na podstawie przepisów dotychczasowych.
6. Zgodnie z § 16 rozporządzenia wejdzie ono w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

1) § 2 pkt 17 lit. b, który wejdzie w życie z dniem 1 stycznia 2016 r.;

2) § 4 ust. 1 pkt 1 lit. i, który wejdzie w życie z dniem 5 lutego 2018 r.

Natomiast przepis § 2 pkt 17 lit. a będzie obowiązywać do dnia 31 grudnia 2015 r.

Powyższa regulacja wynika z konieczności dostosowania rozporządzenia do zmieniających się przepisów prawa Unii Europejskiej.

Od dnia 1 stycznia 2016 r. komercyjna działalność w zakresie operacji specjalistycznych z wykorzystaniem samolotów, śmigłowców, szybowców i balonów będzie regulowana przez rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012, bowiem z tą datą zaczną obowiązywać wobec powyższych rodzajów operacji lotniczych przepisy załącznika VIII „Operacje specjalistyczne” i załącznika III „Wymagania organizacyjne dla operacji lotniczych”. Ze względu na powyższe konieczne jest uchylenie z dniem 31 grudnia 2015 r. definicji „podmiotu uprawnionego” w części dotyczącej certyfikatu usług lotniczych AWC i wprowadzenie w życie z dniem 1 stycznia 2016 r. przepisu w części dotyczącej obowiązku zgłoszenia do Prezesa Urzędu zarobkowych operacji specjalistycznych.

Jednocześnie mając na uwadze, że rozporządzenie Komisji (WE) nr 29/2009 z dnia 16 stycznia 2009 r. ustanawiające wymogi dla usług łącza danych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz. Urz. UE L 13 z 17.01.2009, str. 3, sprostowane Dz. Urz. UE L 104 z 24.04.2009, str. 58, z późn. zm.) wejdzie w życie z dniem 5 lutego 2018 r., termin wejścia w życie odwołującego się do tego rozporządzenia przepisu § 4 ust. 1 pkt 1 lit. i określono na dzień 5 lutego 2018 r.

1. W załączniku nr 1 do rozporządzenia względem obowiązującego rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie lotniczych urządzeń naziemnych dokonano korekt nieścisłości edycyjnych dotyczących przestrzeni pokrycia dla AFIS i nazw niektórych pomocy radionawigacyjnych. Dokonano także nowelizacji przepisów dotyczących wymagań dla radarów i automatycznych systemów pomiarowych parametrów meteorologicznych uwzględniając najnowsze trendy w tej dziedzinie. Ponadto zmieniono wymagania dla wzrokowych pomocy nawigacyjnych uwzględniając specyfikę najnowszych VAN, a także rozszerzono wymagania dla systemów przetwarzania i zobrazowania danych uwzględniając zalecenia EUROCONTROL.
2. W załączniku nr 2 do rozporządzenia wprowadzono zmienione względem obowiązującego rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie lotniczych urządzeń naziemnych tabele definiujące wymagania i tolerancje LUN mierzonych podczas kontroli z powietrza w sposób sugerowany przez wiodących użytkowników LUN.

Zgodność regulacji z prawem UE – projektowane regulacje są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Stosownie do postanowień § 52 ust. 1 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. poz. 979), projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.