UZASADNIENIE

**I. Cel wydania rozporządzenia**

Projektowane rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie klasyfikacji statków powietrznych, zastępujące rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych (Dz. U. z 2018 r., poz. 1568), zwane dalej „rozporządzeniem w sprawie klasyfikacji”, wydane na podstawie art. 33 ust. 1 i 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1970, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”, ma na celu dostosowanie przepisów tego rozporządzenia do wyłączenia stosowania przepisów Unii Europejskiej zawartych w rozporządzeniu 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 zmieniającym 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 uchylającym 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), zwanym dalej „rozporządzeniem bazowym”, do samolotów, śmigłowców i szybowców, których maksymalna masa startowa, zwana dalej „MTOM” jest nie większa niż 600 kg albo 650 kg w przypadku samolotu oraz śmigłowca przeznaczonego do lądowania na wodzie, zwanych dalej „statkami powietrznymi opt-out”, i umożliwienie ich projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4, art. 94 ust. 8 i 9 oraz art. 104 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze.

Kolejnym celem wydania nowego rozporządzenia jest uproszczenie klasyfikacji i określenie szczegółowych warunków i wymagań dotyczących używania statków powietrznych i sprzętu danej kategorii, w tym dostosowanie jej do zmian wynikających z wdrożenia przepisów załącznika I do rozporządzenia bazowego, który określa kategorie statków powietrznych, do których nie mają zastosowania przepisy tego rozporządzenia.

Uzasadnieniem do wprowadzenia tych zmian jest konieczność pilnego uwzględnienia oczekiwań środowiska lotniczego, a także konieczność pilnej reakcji na sytuację faktyczną jaka ma miejsce w lotnictwie General Aviation (GA). Aby spełnić wymagania dziś obowiązujących przepisów krajowych dotyczących urządzeń latających o MTOM nieprzekraczającej 495 kg, producenci tych statków powietrznych m.in. ograniczają operacyjnie ilość zabieranego paliwa, co uniemożliwia ich użytkownikom użytkowanie tych statków powietrznych z maksymalną możliwą do zatankowania ilością paliwa i przekroczeniem MTOM, a to z kolei bezsprzecznie wpływa na obniżenie bezpieczeństwa wykonywanych operacji lotniczych.

Ponadto coraz częściej identyfikuje się zjawisko obchodzenia przepisów Unii Europejskiej w przedmiotowym zakresie i traktowanie samolotów seryjnie produkowanych jako konstrukcji amatorskich albo eksperymentalnych, co z jednej strony umożliwia zwolnienie zarówno producenta jak i użytkownika statku powietrznego z niektórych wymagań związanych ze zdatnością takich statków powietrznych, a z drugiej strony nakłada ograniczenia dotyczące ich użytkowania wynikające z warunków spełnienia kryteriów, zgodnie z którymi do tych statków powietrznych nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia bazowego, co również przekłada się na obniżenie bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych.

**II. Zakres regulacji**

Przepis § 1 określa zakres przedmiotowy rozporządzenia, zgodnie z art. 33 ust. 1 i 4 ustawy z – Prawo lotnicze.

Przepisy § 2 ust. 1–3 wskazują, w jaki sposób dzieli się statki powietrzne. Przepisy te nie ulegają zmianie względem przepisów dotychczas obowiązujących.

W § 2 ust. 4 i 5 przewiduje się zmianę względem przepisów dotychczasowych. Jest to zmiana wynikowa związana ze zmianami w prowadzonymi w tabelach określonych w załączniku do rozporządzenia. W ust. 4 usunięto odniesienie do maksymalnej masy startowej statku powietrznego w związku z tym, że masy dla każdej kategorii i podkategorii zostały odpowiednio określone w tabelach nr 1 i 3 załącznika do rozporządzenia oraz określono warunki i wymagania dotyczące używania statków powietrznych i sprzętu. Natomiast w ust. 5 dodano, że podział statków powietrznych w tabeli nr 3 załącznika do rozporządzenia dotyczy również kategorii K6.

W § 3 wskazano, że do bezzałogowych statków powietrznych, których klasyfikacja zgodnie rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.) związana jest z kategorią wykonywanych operacji określoną w tym rozporządzeniu ma zastosowanie ta klasyfikacja.

W § 4 uregulowano sposób klasyfikacji statków powietrznych, które posiadają łącznie cechy więcej niż jednej klasy lub kategorii statków powietrznych. Zgodnie z tym przepisem statek powietrzny klasyfikuje się wg cech dominujących, charakterystycznych dla określonej klasy lub kategorii statku powietrznego.

W załączniku do rozporządzenia tabele nr 1–3 otrzymały nowe brzmienie.

W tabeli nr 1 uporządkowano wykaz klas, kategorii i podkategorii statków powietrznych, określając ograniczenia masowe dla poszczególnych kategorii i podkategorii oraz wykreślając klasy bezzałogowych statków powietrznych oraz tzw. hybrydy. Zgodnie z nowym § 4 tego typu statki powietrzne mają być klasyfikowane wg cech dominujących, charakterystycznych dla określonej klasy lub kategorii statku powietrznego. Usunięto również niektóre podkategorie statków powietrznych klasy urządzenie latające, takie jak wiroszybowiec, skrzydłowiec, mięśniolot hybryda. Te statki powietrzne są zgodnie z kryteriami załącznika I rozporządzenia bazowego klasyfikowane jako jednoosobowe w kategorii niekwalifikowana K5.

W tabeli nr 2 określono warunki i wymagania dotyczące używania statków powietrznych i sprzętu dla wszystkich kategorii statków powietrznych, a nie tylko dla urządzeń latających, uwzględniając przy tym warunki, jakie statki powietrzne muszą spełniać zgodnie z wymaganiami rozporządzenia bazowego, aby mogły zostać objęte przepisami prawa krajowego oraz w niektórych przypadkach dookreślono dodatkowe warunki, zawężające możliwość objęcia niektórych rodzajów statków powietrznych daną kategorią.

W tabeli nr 3 podział statków powietrznych klasy urządzenie latające dostosowano do nowego podziału statków powietrznych lub nowych kryteriów dla statków powietrznych, do których nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia bazowego. Podział ten uwzględnia kategorie określone w załączniku I do rozporządzenia bazowego oraz tzw. statki powietrzne opt-out.

Zgodnie z § 5 ust. 1, wpisy do rejestru cywilnych statków powietrznych dokonane przed dniem wejścia w życie projektowanego rozporządzenia zachowują ważność, w związku z czym nie są nakładane żadne nowe obowiązki na użytkowników tych statków powietrznych.

Natomiast zgodnie z § 5 ust. 2, wpisy do ewidencji statków powietrznych dokonane przed dniem wejścia w życie projektowanego rozporządzenia statków powietrznych co do zasady zachowują ważność. Wyjątek w tym zakresie stanowią wpisy statków powietrznych kategorii K6E objętych wpisem w kategorii K6E na listę typów zatwierdzonych urządzeń latających, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, które zachowują ważność do dnia 31 grudnia 2023 r., co zapewni czas właścicielowi urządzenia latającego na zgłoszenie aktualizacji danych zgłoszenia do ewidencji statków powietrznych.

Zgodnie z § 5 ust. 3, do postępowań w sprawie wpisania statku powietrznego do rejestru cywilnych statków powietrznych albo ewidencji statków powietrznych, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie projektowanego rozporządzenia, będą stosowane przepisy dotychczasowe.

W myśl § 5 ust. 4 i 5, właściciel urządzenia latającego kategorii K6E w terminie do dnia 31 grudnia 2023 r., będzie zobowiązany do złożenia zgłoszenie aktualizacji danych zawartych w ewidencji statków powietrznych, pod rygorem wykreślenia z urzędu statku powietrznego z tej ewidencji.

Stosownie do § 6 ust. 1, zatwierdzenia dotyczące projektów typów statków powietrznych kategorii K6E wydane na podstawie przepisów dotychczasowych zachowają ważność do dnia 31 grudnia 2023 r., co zapewni czas właścicielowi zatwierdzonego projektu typu urządzenia latającego w tej kategorii albo jego producentowi, który posiada prawo do korzystania z projektu typu, wpisanego na listę typów zatwierdzonych urządzeń latających na zgłoszenie aktualizacji danych dotyczących tego zatwierdzenia.

Zgodnie z § 6 ust. 3 i 4, właściciel zatwierdzonego projektu typu urządzenia latającego w kategorii K6E albo jego producent, który posiada prawo do korzystania z projektu typu, wpisanego na listę typów zatwierdzonych urządzeń latających, będzie zobowiązany do złożenia w terminie do 31 grudnia 2023 r. zgłoszenia aktualizacji danych dotyczących zatwierdzenia, pod rygorem wykreślenia z urzędu statku powietrznego z listy typów zatwierdzonych urządzeń latających.

Statki powietrzne kategorii K6E budowane w pojedynczych egzemplarzach, które zostały w tej kategorii zatwierdzone na podstawie przepisów dotychczasowych, mogły na wniosek właściciela zatwierdzonego projektu typu urządzenia latającego w tej kategorii albo jego producenta, który posiada prawo do korzystania z projektu typu, zostać wpisane na listę typów zatwierdzonych urządzeń latających. Pojedynczy wpis często obejmuje różne typy statków powietrznych kategorii K6E budowane w pojedynczych egzemplarzach (wpis grupowy).

Stosownie do § 6 ust. 2, wpisy pojedynczych statków powietrznych kategorii K6E, w tym statków powietrznych objętych wpisem grupowym w tej kategorii, na listę typów zatwierdzonych urządzeń latających zachowają ważność do dnia 31 grudnia 2023 r., co zapewni ich użytkownikom czas niezbędny na dostosowanie tych statków powietrznych do wymagań dla statków powietrznych produkowanych seryjnie w oparciu o wydane zatwierdzenie i wpisanych na listę typów zatwierdzonych w kategorii K4.

Projektowane przepisy przejściowe określone w § 5 i § 6 rozporządzenia wynikają z doprecyzowanych warunków używania statków powietrznych w kategorii eksperymentalnej K6E, zgodnie z którymi statki powietrzne zaliczane do tej kategorii nie są objęte ważnym certyfikatem typu zgodnym z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze, ani innym krajowym certyfikatem albo zatwierdzeniem typu.

Przepis § 7 stanowi o utracie mocy dotychczasowego rozporządzenia w sprawie klasyfikacji.

Zgodnie z § 8, 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).

Według obecnie obowiązujących przepisów podmioty produkujące mogą zbudować jedynie pojedynczy egzemplarz statku powietrznego w kategorii K6E, który może zgodnie z podstawą wyłączenia spod przepisów Unii Europejskiej być użytkowany do celów badawczych, eksperymentalnych lub naukowych. Wdrożenie opt-out umożliwi na bazie tego prototypu uzyskanie krajowego zatwierdzenia i uruchomienie seryjnej produkcji.

W związku z powyższym adresaci projektowanych przepisów są zainteresowani jak najszybszym wejściem w życie projektowanej regulacji. Analogicznie w przypadku statków powietrznych opt-out pochodzących z innych państw członkowskich Unii Europejskiej wejście w życie projektowanych przepisów umożliwi uznanie tych certyfikatów i wpisanie statków powietrznych na listę typów zatwierdzonych, co jest warunkiem wpisania takich statków powietrznych do ewidencji statków powietrznych i ich używanie.

Mając na uwadze powyższe okoliczności za optymalną należy uznać 14-dniową *vacatio legis*.

**III. Informacje związane z procedowaniem projektu**

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 305, z późn. zm.) należy podnieść, że projektodawca nie przewiduje, aby projektowane przepisy miały wpływ 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.

Zgodnie z § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2022 r. poz. 348) projekt został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Nie ma możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków niż wydanie przedmiotowego rozporządzenia.

**IV. Ocena wpływu regulacji na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.**

Rozwiązania zawarte w projekcie rozporządzenia mogą mieć pozytywny wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców, przez zwiększenie konkurencyjności przedsiębiorstw zajmujących się produkcją, projektowaniem i obsługą urządzeń latających na rynku europejskim oraz przez dostosowanie przepisów regulujących funkcjonowanie tego sektora gospodarki do przepisów porównywalnych z przepisami obowiązującymi w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej.

Ponadto nowa regulacja zapewni zwiększenie dostępności nowych typów urządzeń latających dla potencjalnych ich użytkowników.