

UZASADNIENIE

I. Wyjaśnienie potrzeby i celu wydania rozporządzenia

Projektowane rozporządzenie zmieniające rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 sierpnia 2022 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych (D. U. z 2023 r. poz. 25), 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 2023 r. poz. 2110, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”, zostało przygotowane w odpowiedzi na zgłoszone do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem Urzędu”, postulaty wskazujące na potrzebę „uporządkowania” przepisów dotyczących klasyfikacji statków powietrznych klasy urządzenie latające.

Projektowane rozporządzenie w sprawie klasyfikacji ma na celu:

- 1) zniesienie ograniczenia masy dla szybowców oraz motoszybowców, które nie ma umocowania w obowiązujących przepisach;
- 2) zmiany w klasyfikacji w celu dookreślenia szczegółowych warunków i wymagań dotyczących używania statków powietrznych kategorii specjalnej oraz klasyfikowanych jako urządzenie latające w kategorii kwalifikowanej, niekwalifikowanej oraz eksperymentalnej, w tym:
 - a) określenie maksymalnej liczby miejsc dla statków powietrznych kategorii specjalnej konstrukcji amatorskiej,
 - b) wyróżnienie nowej podkategorii UL-VTOL, która oznacza jednoosobowe niekwalifikowane urządzenie latające zdolne do pionowego startu i lądowania, o rozproszonym napędzie i masie własnej nie większej niż 70 kg;
- 3) objęcie klasyfikacją statków powietrznych o maksymalnej masie startowej, zwanej dalej „MTOM”, nie większej niż 600 kg, nieobjętych ważnym certyfikatem typu zgodnym z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy, które spełniają mające zastosowanie wymagania dla poświadczenia zdatności, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy, i które:
 - a) utraciły ważność certyfikatu albo zatwierdzenia typu lub dla których nie istnieje posiadacz certyfikatu albo zatwierdzenia typu, w przypadku typu, dla którego

certyfikat albo zatwierdzenie typu zostało wydane przez właściwy organ albo przez inny uprawniony podmiot państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, albo

- b) nie są zgodne, w wyniku wykonanych modyfikacji, z wydanym certyfikatem albo zatwierdzeniem typu, o którym mowa w lit. a, lub zatwierdzeniem zmiany w projekcie typu wydanym przez podmiot uprawniony do przeprowadzenia oceny technicznej projektu typu i wydania zatwierdzenia zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy.

Projektowane zmiany, o których mowa w pkt 3, uwzględniają oczekiwania środowiska lotniczego użytkowników ultralekkich statków powietrznych zgłaszane do Prezesa Urzędu, dotyczące braku możliwości wpisu takich statków powietrznych do ewidencji statków powietrznych, zwanej dalej „ewidencją”, ponieważ zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami rozporządzenia w sprawie klasyfikacji, statki powietrzne, o których mowa w pkt 3 powyżej, nie są klasyfikowane w klasie urządzenie latające, a ze względu na kryterium MTOM nie spełniają również kryteriów umożliwiających ich sklasyfikowanie w innych klasach statków powietrznych w kategorii specjalnej i wpisania ich do rejestru cywilnych statków powietrznych.

Zgodnie ze zgłaszanymi postulatami, projektowane przepisy zapewnią, że seryjnie produkowane ultralekkie statki powietrzne, inne niż motolotnie albo urządzenia niekwalifikowane, podlegające obowiązkowi wpisania do ewidencji, zgodne z ważnym zagranicznym certyfikatem albo zatwierdzeniem typu innym niż certyfikat typu zgodny z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy, które zostały wydane przed dniem 1 stycznia 2019 r. przez właściwy organ albo przez inny uprawniony podmiot państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, będą mogły zostać wpisane do ewidencji tak jak statki powietrzne objęte ważnym certyfikatem albo równoważnym zatwierdzeniem typu innym niż certyfikat typu zgodny z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy, których typ został wpisany na listę typów zatwierdzonych zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy.

Projektowana regulacja zapewni również uproszczenia dotyczące klasyfikacji motolotni oraz statków powietrznych, które nie podlegają obowiązkowi wpisania do ewidencji, i których

produkcja seryjna nie wymaga wydania zatwierdzenia typu, co jest również postulatem zgłaszanym przez środowisko użytkowników tego rodzaju statków powietrznych.

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

Zgodnie z obowiązującymi przepisami rozporządzenia w sprawie klasyfikacji oraz wynikającym z nich ograniczeniem masy szybowców i motoszybowców w kategorii podstawowej oraz konwencyjnej do rejestru cywilnych statków powietrznych nie można wpisać certyfikowanego szybowca albo motoszybowca o MTOM większej niż odpowiednio 750 kg albo 850 kg.

Obowiązujące przepisy w sprawie klasyfikacji oraz przepisy wydane na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy w zakresie urządzeń latających uniemożliwiają wpisanie do ewidencji wyprodukowanych seryjnie statków powietrznych:

- 1) których typ nie został wpisany na listę typów zatwierdzonych prowadzoną przez Prezesa Urzędu zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy;
- 2) o MTOM nie większej niż 600 kg, nieobjętych ważnym certyfikatem typu zgodnym z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy, które spełniają mające zastosowanie wymagania dla poświadczenia zdatności, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy, i które:
 - a) utraciły ważność certyfikatu albo zatwierdzenia typu lub dla których nie istnieje posiadacz certyfikatu albo zatwierdzenia typu, w przypadku typu, dla którego certyfikat albo zatwierdzenie typu zostało wydane przez właściwy organ albo przez inny uprawniony podmiot państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, albo
 - b) nie są zgodne, w wyniku wykonanych modyfikacji, z wydanym certyfikatem albo zatwierdzeniem typu, o którym mowa w lit. a, lub zatwierdzeniem zmiany w projekcie typu wydanym przez podmiot uprawniony do przeprowadzenia oceny technicznej projektu typu i wydania zatwierdzenia zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy.

Obowiązujące przepisy dotyczące motolotni wymagają, w celu wpisania motolotni do ewidencji, wpisania jej typu na listę typów zatwierdzonych. Biorąc pod uwagę, że motolotnie mogą być konfigurowane z niezależnie budowanych podzespołów (skrzydło, wózek i zespół

napędowy), obowiązujące przepisy skutkują koniecznością wydania zatwierdzenia typu dla każdej nowej konfiguracji motolotni.

W przypadku motolotni oraz innych urządzeń latających budowanych z niezależnych podzespołów występują problemy z ich kwalifikacją do odpowiednich kategorii urządzeń latających. W szczególności dotyczy to przypadku gdy urządzenie latające nie spełnia warunków umożliwiających zakwalifikowanie go jako konstrukcja amatorska czy eksperymentalna, a jednocześnie z związku z brakiem zatwierdzenia typu lub wpisu na listę typów zatwierdzonych, nie można takiego urządzenia latającego sklasyfikować w kategorii kwalifikowanej.

III. Wskazanie różnic między dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

Przepisy § 1 określają zakres przedmiotowy projektowanych zmian rozporządzenia w sprawie klasyfikacji.

W § 1 pkt 1 wprowadza się niżej opisane zmiany w tabeli nr 1 „Wykaz klas oraz podział kategorii i podkategorii statków powietrznych z uwzględnieniem ograniczeń w zakresie masy albo nominalnej objętości powłoki w przypadku balonu albo sterowca” załącznika do rozporządzenia w sprawie klasyfikacji.

1. Zgodnie ze zmianą, o której mowa w pkt 1 lit. a, w zakresie klasy „G. Szybowiec” oraz „MG. Motoszybowiec” w kolumnie „Ograniczenia” w kategorii podstawowej i konwencyjnej usuwa się ograniczenie MTOM, które nie ma umocowania w obowiązujących przepisach, a jedynie wynika ze specyfikacji certyfikacyjnych Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, zwanej dalej „EASA”. Zmiana umożliwi wpis do rejestru szybowców i motoszybowców o MTOM powyżej, odpowiednio 750 kg albo 850 kg.

Przykładowo zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiającym przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji lub deklaracji zgodności statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska, a także dotyczące wymogów odnoszących się do zdolności organizacji projektujących i produkujących (wersja przekształcona) (Dz. Urz. UE L 224 z 21.08.2012, str. 1, z późn. zm.) szybowce i motoszybowce o MTOM do 1200 kg są klasyfikowane jako statki powietrzne ELA1, a o MTOM do 2000 kg jako ELA2. Zaznaczyć przy tym należy, że obecnie nie ma specyfikacji certyfikacyjnych EASA dla szybowców o takich masach startowych.

2. W zakresie klasy „UL. Urządzenie latające” kategorii „K4. Kwalifikowana” wprowadza się zmianę, zgodnie z którą urządzenia latające podkategorii motolotnia, motoparalotnia, oraz lotnia i paralotnia (z napędem i bez napędu) klasyfikowane będą tylko w kategorii kwalifikowanej „K4. Kwalifikowana”, co uprości klasyfikację. Zmiana wprowadzi ułatwienia dla motolotni, której typ zgodnie z obecnie obowiązującym rozporządzeniem w sprawie klasyfikacji podlega wydaniu zatwierdzenia typu i wpisaniu go na listę typów zatwierdzonych, co warunkuje wpis do ewidencji. Ponadto zmiana uwzględni okoliczność, że wymienione powyżej urządzenia latające to urządzenia, które mogą być montowane z oddzielnych podzespołów w różnych konfiguracjach, co nie kwalifikuje ich jako konstrukcji amatorskich.
3. W zakresie klasy „UL. Urządzenie latające” w kategorii „K5. Niekwalifikowana” wyodrębniono nową podkategorię urządzenia niekwalifikowanego UL-VTOL, do której kwalifikują się statki powietrzne o napędzie silnikowym, cięższe od powietrza, inne niż ultralekki samolot albo śmigłowiec, zdolne do wykonywania pionowego startu i lądowania za pomocą więcej niż dwóch jednostek podnoszenia i ciągu wykorzystywanych do zapewniania siły nośnej podczas startu i lądowania (VTOL). Odróżnienie od konwencjonalnych samolotów opiera się na możliwościach VTOL statku powietrznego, natomiast odróżnienie od konwencjonalnych wiroplątów opiera się na zastosowaniu rozproszonego napędu, szczególnie gdy więcej niż dwie jednostki nośne/ciągowe są wykorzystywane do zapewnienia siły nośnej podczas pionowego startu lub lądowania. Zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 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 22.08.2012, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem bazowym”, są to statki powietrzne, które spełniają kryteria ust. 1 lit. i – wszelkie inne statki powietrzne załogowe o maksymalnej masie własnej, łącznie z paliwem, nieprzekraczającej 70 kg.
4. Wprowadza się także nowe brzmienie przypisów nr 5 i 6 do tabeli nr 1 załącznika do rozporządzenia w sprawie kwalifikacji, dotyczące doprecyzowania sposobu obliczania

masy własnej urządzenia niekwalifikowanego, w taki sposób, że masę akumulatora albo akumulatorów uwzględnia się w maksymalnej masie własnej urządzenia latającego (rozumianej jako empty mass). Obowiązujące przepisy skutkują różną interpretacją masy własnej, która nie jest zdefiniowana w przepisach krajowych w odróżnieniu od maksymalnej masy dopuszczalnej do startu.

W § 1 w pkt 2 wprowadza się niżej opisane zmiany w tabeli nr 2 „Szczegółowe warunki i wymagania dotyczące używania statków powietrznych i sprzętu danej kategorii” załącznika do rozporządzenia w sprawie kwalifikacji.

1. W kategorii „K3. Specjalna”, w kolumnie „Szczegółowe warunki i wymagania” uwzględnia się zmiany, które są związane z wprowadzeniem ograniczenia liczby miejsc dla statków powietrznych kategorii specjalnej konstrukcji amatorskiej, zgodnie z którymi samolot kategorii K3 konstrukcji amatorskiej nie może mieć więcej niż czterech miejsc, a statek powietrzny kategorii K3 konstrukcji amatorskiej innej klasy nie może mieć więcej niż dwóch miejsc. Ponadto doprecyzowuje się wymagania, jakie takie konstrukcje muszą spełniać. Załącznik I do rozporządzenia bazowego nie określa takiego ograniczenia, i w związku z tym jest to regulowane na poziomie przepisów krajowych. Podobne regulacje występują w innych państwach, np. Wielkiej Brytanii czy Szwecji. Na poziomie rozporządzenia bazowego wskazano jedynie w sposób ogólny, że powinna to być konstrukcja, której operacje będą się wiązać z niskim ryzykiem dla bezpieczeństwa lotniczego.
2. W kategorii „K4. Kwalifikowana” w kolumnie „Szczegółowe warunki i wymagania” dokonuje się zmian, których wprowadzenie jest związane z kwalifikowaniem motolotni, motoparalotni, lotni bez napędu, lotni z napędem, paralotni bez napędu albo paralotni z napędem tylko w kategorii kwalifikowanej „K4. Kwalifikowana”. Obecnie mogą być klasyfikowane również w kategorii amatorskiej, eksperymentalnej, historycznej oraz budowane jako repliki, co jak wskazano już wcześniej, generuje problemy z ich kwalifikacją do odpowiednich kategorii.
3. Do ewidencji w kategorii „K4. Kwalifikowana” będzie mógł zostać wpisany statek powietrzny podlegający obowiązkowi wpisu do ewidencji, który jest zgodny z ważnym zagranicznym certyfikatem albo zatwierdzeniem typu innym niż certyfikat typu zgodny z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy, wydanym przed 1 stycznia 2019 r. przez właściwy organ albo przez inny uprawniony podmiot państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego

Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym. Przepis ten, zgodny z oczekiwaniem środowiska, dotyczy starszych, już nieprodukowanych konstrukcji, gdzie ich producenci nie są zainteresowani wystąpieniem do Prezesa Urzędu o uznanie zatwierdzenia typu i wpisanie typu na listę typów zatwierdzonych.

4. W kategorii „K5. Niekwalifikowana”, w kolumnie „Szczegółowe warunki i wymagania” doprecyzowuje się, jakich podkategorii urządzenia latające mogą być klasyfikowane jako urządzenia niekwalifikowane, oraz określa się szczegółowe warunki i wymagania dla nowej podkategorii urządzenia niekwalifikowanego UL-VTOL.
5. W kategorii „K6E. Eksperymentalna”, w kolumnie „Szczegółowe warunki i wymagania”, proponuje się nowe brzmienie pkt 4 i 5, co jest związane z propozycją objęcia klasyfikacją w tej kategorii statków powietrznych o MTOM nie większej niż 600 kg, nieobjętych ważnym certyfikatem typu zgodnym z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy, które:
 - 1) utraciły ważność certyfikatu albo zatwierdzenia typu lub dla których nie istnieje posiadacz certyfikatu albo zatwierdzenia typu, w przypadku typu, dla którego certyfikat albo zatwierdzenie typu zostały wydane przez właściwy organ albo przez inny uprawniony podmiot państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, albo
 - 2) nie są zgodne, w wyniku wykonanych modyfikacji, z wydanym certyfikatem albo zatwierdzeniem typu, o którym mowa w lit. a, lub zatwierdzeniem zmiany w projekcie typu wydanym przez podmiot uprawniony do przeprowadzenia oceny technicznej projektu typu i wydania zatwierdzenia zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy, i określeniem w pkt 5 warunków ich używania, z ograniczeniem do użytku wyłącznie przez jego właściciela w celach sportowych lub rekreacyjnych, co zapewni odpowiedni poziom bezpieczeństwa, tak jak w przypadku konstrukcji amatorskich.

Zgodnie z propozycją zmiana ta, tak jak obecnie obowiązujące przepisy, nadal uniemożliwia wpisanie do ewidencji w kategorii „K6E. Eksperymentalna” produkowanych seryjnie ultralekkich statków powietrznych, o których mowa w lit. a i b w akapicie powyżej, które:

- 1) pochodzą z krajów trzecich (spoza obszaru EFTA);
- 2) nie są wpisane na listę typów zatwierdzonych, w przypadku gdy zatwierdzenie typu zostało wydane po 31 grudnia 2018 r.;
- 3) pochodzą z państw członkowskich UE, które nie wdrożyły tzw. opt-out zgodnie z art. 2 ust. 8 rozporządzenia bazowego, w przypadku statków powietrznych do których mają zastosowanie przepisy art. 2 ust. 8 rozporządzenia bazowego (ultral lekkie samoloty, śmigłowce i szybowce o MTOM do 600 kg).

Zmiana ta również, tak jak obecnie obowiązujące przepisy, nadal uniemożliwia wpisanie do ewidencji ultral lekkich statków powietrznych budowanych w pojedynczych egzemplarzach, innych niż repliki, konstrukcje amatorskie, albo statki budowane lub modyfikowane w celach badawczych, eksperymentalnych lub naukowych, co zapewnia odpowiedni poziom bezpieczeństwa przez spełnianie wymogu potwierdzenia zgodności z mającymi zastosowanie wymaganiami w zakresie zdatności do lotu dla typu statku powietrznego.

Przepisy § 2 określają przepisy przejściowe dotyczące wpisów do ewidencji statków powietrznych i postępowań wszczętych i niezakończonych, na rozstrzygnięcie których mają wpływ zmieniane przepisy, zgodnie z którymi nie są nakładane żadne nowe obowiązki na użytkowników tych statków powietrznych.

Proponowana zmiana przepisów w przypadku statków powietrznych, które na mocy § 5 ust. 4 i 5 rozporządzenia w sprawie klasyfikacji podlegają wykreśleniu z urzędu z ewidencji, umożliwi ich pozostawienie w ewidencji w kategorii „K6E. Eksperymentalna” jako statków powietrznych, które nie spełniają wymagań do objęcia ich wydanym zatwierdzeniem typu i sklasyfikowania jako spełniających warunki i wymagania dla statków powietrznych kategorii „K4. Kwalifikowana”, a ich właścicielom dalsze ich użytkowanie.

W § 3 projektu określono 14-dniowe *vacatio legis* – 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).

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

IV. Przewidywane skutki finansowe wejścia w życie rozporządzenia

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1270, 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.

V. Ocena organu wnioskującego, czy projekt ten 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 nie podlega ono 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 instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu celem uzyskania opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu.

VII. Udostępnienie 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 2022 r. poz. 348) projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

VIII. Oświadczenie organu wnioskującego co do zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej

Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.