

UZASADNIENIE

I. Wyjaśnienie potrzeby i celu zmiany rozporządzenia

Niniejszy projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie klasyfikacji statków powietrznych, zwany dalej „projektem”, zastąpi rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 sierpnia 2022 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 1137). Upoważnienie ustawowe do wydania tego rozporządzenia stanowi art. 33 ust. 1 i 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2025 r. poz. 1431, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”.

Projekt dokonuje istotnej rekonstrukcji krajowego systemu klasyfikacji statków powietrznych. Potrzeba jej przeprowadzenia znajduje uzasadnienie w tym, że dotychczasowa struktura klasyfikacyjna nie zapewnia pełnej jasności oraz spójności systemu. Nowe rozporządzenie upraszcza dotychczasowe przepisy i czyni je bardziej przejrzystymi do stosowania przez użytkowników, ośrodki szkolenia, personel techniczny i organy administracji. Jednocześnie, celem projektu jest zharmonizowanie przepisów prawa krajowego z przepisami prawa Unii Europejskiej.

Projekt, w szczególności, przewiduje usunięcie dotychczasowego ograniczenia dotyczącego masy oraz kategorii odnoszących się do przeznaczenia statku powietrznego, wynikające ze specyfikacji certyfikacyjnych, które – jak wynika z praktyki procesu certyfikacji typu – mogą ulegać zmianom w toku tego procesu. Uwzględni on również nową klasę statku powietrznego (VCA) wprowadzoną przez rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2024/1111 z dnia 10 kwietnia 2024 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011, rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 923/2012, rozporządzenie (UE) nr 965/2012 i rozporządzenie wykonawcze (UE) 2017/373 w odniesieniu do ustanowienia wymogów dotyczących eksploatacji załogowych statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL (Dz. Urz. UE L 2024/1111 z 23.05.2024).

Ponadto, projekt upraszcza względem obowiązującego rozporządzenia przepisy dotyczące urządzeń latających. Rezygnuje zwłaszcza z rozbudowanych warunków i wymagań odnoszących się do użytkowania statków powietrznych zaliczanych do kategorii K4, K5 oraz K6. Zmiana ta wynika z dotychczasowej praktyki stosowania przepisów, w której ujawniały się wątpliwości interpretacyjne ze strony użytkowników statków powietrznych oraz osób dokonujących wpisów importowanych maszyn do krajowej ewidencji. Powtarzalność tych wątpliwości wskazuje na systemowy charakter problemu, a tym samym na potrzebę doprecyzowania przepisów w opisywanym zakresie.

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

Obecny system klasyfikacji statków powietrznych nie tworzy przejrzystej struktury regulacyjnej. Cechuje go znaczny stopień złożoności. Praktyka stosowania tego systemu wykazuje niespójności terminologiczne i strukturalne. Taki stan rzeczy sprzyja rozbieżnościom interpretacyjnym. W rezultacie przepisy dotyczące klasyfikacji statków powietrznych oraz oceny ich zdolności do lotu nie zawsze były jednolicie stosowane ani przez użytkowników statków powietrznych, ani przez personel odpowiedzialny za ocenę ich zdolności do lotu.

Projekt odchodzi również od ograniczeń opartych na masie oraz kategorii przeznaczenia statku powietrznego. Ograniczenia te nie mają bowiem charakteru stałego ani normatywnie samoistnego. Wynikają ze specyfikacji certyfikacyjnych, które mogą ulegać zmianom w toku procesu certyfikacji typu, w szczególności na etapie ustalania przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego podstawy certyfikacji typu zgodnie z pkt 21.B.80 albo pkt 21L.B.43 rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiającego 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 (Dz. Urz. UE L 224 z 21.08.2012, str. 1, z późn. zm.). Model regulacji oparty na wspomnianych zmiennych parametrach osłabia przejrzystość przepisów oraz utrudnia ich jednolite stosowanie.

W ostatnich latach rozwój nowych technologii lotniczych, w szczególności konstrukcji pionowego startu i lądowania (*vertical take-off and landing*; VTOL), istotnie zmienia zakres oraz charakter współczesnych operacji lotniczych, a obowiązujące przepisy nie przewidują jednoznacznego przyporządkowania statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL do określonej klasy statków powietrznych. Powoduje to stan niepewności regulacyjnej. Projekt usuwa tę lukę poprzez wyodrębnienie klasy „VCA – statku powietrznego zdolnego do wykonywania lotów VTOL” oraz odpowiadającej jej kategorii w obrębie urządzeń latających („UL-VCA – ultralekki statek powietrzny zdolny do wykonywania lotów VTOL”). W rezultacie statki powietrzne klasy VCA będą mogły funkcjonować nie tylko w systemie przepisów Unii Europejskiej, lecz również w ramach regulacji krajowych, w szczególności w kategorii specjalnej przeznaczonej do działalności badawczej, eksperymentalnej lub naukowej.

Projekt porządkuje również relację między systemem klasyfikacji statków powietrznych a właściwymi reżimami prawnymi – unijnym i krajowym – w szczególności, w zakresie stosowania 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.).

III. Wykazanie różnic między dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

Obecnie obowiązujące rozporządzenie dzieli statki powietrzne na klasy (§ 2 ust. 1), kategorie i podkategorie (§ 2 ust. 2), a klasyfikację oraz warunki używania reguluje w trzech tabelach zawartych w załączniku do rozporządzenia, tj.: w tabeli nr 1, obejmującej wykaz klas oraz podział kategorii i podkategorii; w tabeli nr 2, obejmującej szczegółowe warunki i wymagania używania danej kategorii, oraz w tabeli nr 3, obejmującej szczegółowy podział UL w kategoriach K4 i K6 – m. in. masa/prędkość/liczba miejsc.

Projekt zdecydowanie upraszcza tę strukturę. Dzieli statki powietrzne jedynie na klasy i kategorie (§ 3 ust. 1), a wykaz klas oraz ich podział na kategorie zostały określone w jednej tabeli w załączniku do rozporządzenia. Projekt nie przewiduje osobnych tabel odpowiadających tabelom nr 2 i 3 z obowiązującego rozporządzenia. Warunki używania statków powietrznych są uregulowane przez odesłania do konkretnych przepisów regulujących szczegółowo te zagadnienia (§ 4 ust. 2). Skutkiem opisywanych zmian jest odejście od rozbudowanej „tabelaryzacji” i niejasnych kryteriów na rzecz klasyfikacji prostszej i bardziej przejrzystej.

Obecne brzmienie rozporządzenia rozróżnia następujące kategorie: K1, K2, K3, K4, K5, K6 (przy czym K6 dzieli się na K6A/K6E/K6H/K6R), a warunki kwalifikacji do K3–K6 są opisane szczegółowo w Tabeli nr 2 (m. in. wymogi dot. certyfikatów/zatwierdzeń, ograniczenia miejsc, warunki dla konstrukcji historycznych, amatorskich, eksperymentalnych, replik itd.). Projekt rozporządzenia wprowadza wyłącznie cztery kategorie: podstawowa, konwencyjna, specjalna, urządzenie latające wraz z ogólnym wskazaniem reżimu używania przez odesłanie do konkretnych aktów prawnych. Szczególnie istotna zmiana dokonywana jest w obrębie kategorii specjalnej. W obowiązującym rozporządzeniu kategoria specjalna została bowiem ukształtowana w oparciu o rozbudowaną definicję oraz szczegółowe warunki kwalifikacji. Projekt przyjmuje odmienne podejście. Kategoria specjalna obejmuje załogowe statki powietrzne, do których nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz nie są objęte certyfikatem typu wydanym zgodnie z Załącznikiem 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212, z późn. zm.), z wyłączeniem statków powietrznych kategorii urządzenie latające. Jednocześnie projekt rezygnuje z dotychczasowego rozbudowanego „drzewka” kategorii K4–K6 i przenosi ciężar regulacyjny na prostsze i bardziej operacyjne kryteria kwalifikacyjne.

Obowiązujące przepisy rozporządzenia przewidują w wykazie klas odrębną klasę UM – bezzałogowy statek powietrzny (UMW/UML). Klasyfikowanie pozostałych bezzałogowych statków powietrznych (BSP) odbywa się zaś według kategorii operacji określonych w rozporządzeniu wykonawczym 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.). Projekt rozporządzenia odchodzi od tego podziału. Rezygnuje z odrębnej klasy UM i wprowadza regułę oznaczania BSP wpisywanych do rejestru cywilnych statków powietrznych poprzez dodanie po nazwie klasy określenia „bezzałogowy” oraz przez uzupełnienie symbolu klasy o „BSP”.

Dotychczasowa, złożona struktura wewnętrzna klasy A zostaje zastąpiona prostszym modelem przypisania do kategorii eksploatacyjnych. Obowiązujące rozporządzenie określa bowiem w klasie A rozbudowany podział na podkategorie A1–A5 powiązany z typem statku powietrznego (m. in. transportowy duży/lokalny, lekki – normalna/użytkowa/akrobacyjna, bardzo lekki, lekki sportowy) oraz progami maksymalnej masy startowej (MTOM). Projekt rezygnuje z tego podziału i przewiduje jednolitą klasę A, przypisując ją do kategorii podstawowa, konwencyjna, specjalna bez dodatkowych ograniczeń wynikających z wykazu.

Projekt upraszcza również klasyfikację szybowców. Rozporządzenie w obowiązującym brzmieniu różnicuje bowiem klasę G (szybowce) na szybowce bez napędu (E0), z napędem (E1) oraz z napędem pomocniczym (E2). Jednocześnie przewiduje podkategorie użytkową i akrobacyjną. Projekt znacznie redukuje podział w obrębie klasy G. Po pierwsze – jak już była o tym mowa w ogólnym opisie kierunku zmian wprowadzanych w strukturze klasyfikacji statków powietrznych zawartym w drugim akapicie punktu III niniejszego uzasadnienia – projekt rezygnuje z podziału na podkategorie. Po drugie zaś dzieli szybowce jedynie na te bez napędu (E0) i z napędem (E1).

W odniesieniu do klasy MG, projekt odchodzi od dotychczasowej praktyki wyróżniania zbioru obejmującego motoszybowce turystyczne. Ustanawia jednolitą klasę MG, tj. motoszybowiec, bez wewnętrznego podziału o charakterze funkcjonalnym. Jednocześnie definicja motoszybowca nie ulega rozmyciu. Zostaje doprecyzowana w przypisie, który wiąże ją z kryteriami konstrukcyjno-funkcjonalnymi, w szczególności z integracją silnika i śmigła oraz zdolnością do startu i wznoszenia z wykorzystaniem własnego napędu, zgodnie z instrukcją użytkowania w locie (IUwL; ang. *AFM – Aircraft Flight Manual*). W rezultacie system zachowuje technicznie zakorzenione kryterium definicyjne.

Rozwój technologii VTOL skutkuje pojawieniem się konstrukcji nieprzystających do dotychczasowej struktury klasyfikacji statków powietrznych. Obowiązujące rozporządzenie przewiduje w katalogu urządzeń latających wyłącznie pozycję UL-VTOL, obejmującą jednoosobowe statki powietrzne pionowego startu i lądowania w kategorii niekwalifikowalnej w klasie UL. Projekt odchodzi od tego ujęcia. Wprowadza klasę VCA – statek powietrzny zdolny do wykonywania lotów VTOL – przypisaną do kategorii K1 i K3, a także odrębną pozycję UL-VCA – ultralekki statek powietrzny VTOL (1–2 miejsca, $MTOM \leq 600$ kg). W rezultacie dotychczasowe rozwiązanie zastąpione jest dwupoziomą strukturą klasyfikacyjną, rozróżniającą statki ultralekkie oraz pozostałe statki VTOL w ramach systemu klas.

Obowiązujące rozporządzenie konstruuje wielowarstwowy system klasyfikacji urządzeń latających, oparty na rozróżnieniu kategorii K4 (kwalifikowana), K5 (niekwalifikowana) oraz K6 (obejmująca urządzenia amatorskie, eksperymentalne, historyczne i repliki). Konstrukcja ta nie ma jednak charakteru wyłącznie trójdzielnego. Uzupełniona jest bowiem o dalsze podziały wewnętrzne w postaci podkategorii technicznych, takich jak UL-70, UL-115, UL-P25, UL-T25, UL-T40 oraz UL-T1. Zakres tych podkategorii oraz wynikające z nich ograniczenia zostały usystematyzowane w Tabeli nr 3. Projekt dokonuje istotnej rekonstrukcji

dotychczasowej struktury klasyfikacji we wskazanym w poprzedzającym zdaniu zakresie. Przewiduje konsolidację regulacji w ramach jednolitej kategorii UL, a jednocześnie odchodzi od wielości szczegółowych podkategorii na rzecz wykazu urządzeń latających definiowanych przez podstawowe parametry techniczne, takie jak MTOM, Vso, MNO oraz CAS. Jednocześnie Projekt wprowadza nowe pozycje klasyfikacyjne, w tym UL-120 (Urządzenie latające niekwalifikowane), rezygnując zarazem z powielania szeregu dotychczasowych oznaczeń szczegółowych, takich jak UL-70, UL-115, UL-Txx, czy też UL-P25.

Zmiana polega zatem na przejściu od systemu rozbudowanej, enumeratywnej segmentacji do modelu bardziej zintegrowanego, w którym podstawowe cechy techniczne urządzenia latającego zastępują dotychczasową, wielopoziomową strukturę podkategorii.

Nie ma możliwości osiągnięcia celu projektu w inny sposób niż zmiana obowiązującego rozporządzenia.

Zgodnie z § 8 projektowanego rozporządzenia, 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, z późn. zm.), rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

IV. Przewidywane skutki finansowe i prawne wejścia w życie rozporządzenia

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie spowoduje dodatkowych obciążeń finansowych.

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 użytkowników.

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

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

VI. Ocena organu wnioskującego, czy projekt 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 projekt nie podlega notyfikacji.

VII. 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 § 27 ust. 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2026 r. poz. 404, z późn. zm.).

VIII. 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 2026 r. poz. 936) oraz stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.