

**U S T A W A**

z dnia ..... 2016 r.

**o zmianie ustawy – Prawo lotnicze**

**Art. 1.** W ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2016 r. poz. 605 i 904) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 21 dodaje się ust. 1<sup>1</sup> w brzmieniu:

„1<sup>1</sup>. Do zadań i kompetencji Prezesa Urzędu nie należą sprawy statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 600 kg, które nie stanowią bezzałogowych statków powietrznych, statków powietrznych kategorii specjalnej, spadochronów będących ich obowiązkowym lub zabudowanym na stałe wyposażeniem przeznaczonym do użycia w celach ratowniczych oraz nie są statkami powietrznymi objętymi przepisami prawa Unii Europejskiej, w tym nadzorem EASA, zwane dalej „urządzeniami latającymi”.”;

2) w art. 22:

a) w ust. 8 uchyla się pkt 1, 3 i 4,

b) dodaje się ust. 11–16 w brzmieniu:

„11. Minister właściwy do spraw transportu może wyznaczyć inne organy albo wyspecjalizowane jednostki organizacyjne albo osoby posiadające odpowiednie kwalifikacje (podmiot wyznaczony) do wykonywania nadzoru nad urządzeniami latającymi, w tym w szczególności do:

1) wydawania i cofania dokumentów poświadczających:

a) zdatność do lotu,

b) dopuszczenie do lotu,

c) kwalifikacje i uprawnienia personelu do wykonywania operacji lotniczych i do obsługi,

2) prowadzenia ewidencji urządzeń latających i personelu, o którym mowa w pkt 1 lit. c,

3) nadzoru nad projektowaniem, budową, oceną zdatności do lotu, szkoleniem i eksploatacją,

4) kontroli przestrzegania przepisów dotyczących urządzeń latających

– określając warunki, na jakich podmiot wyznaczony wykonuje nadzór nad urządzeniami latającymi. Wyznaczenia dokonuje się na okres co najmniej 5 lat.

12. Podmiot wyznaczony otrzymuje dotację podmiotową, o której mowa w art. 131 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 885, z późn. zm.<sup>1)</sup>), na dofinansowanie działalności bieżącej związanej z wykonywaniem czynności nadzoru.

13. Podmiot wyznaczony może inicjować do ministra właściwego do spraw transportu podjęcie prac nad projektami aktów prawnych z zakresu urzędzeń latających ich zmian oraz brać udział w ich przygotowaniu.

14. Minister właściwy do spraw transportu sprawuje nadzór nad działalnością podmiotów wyznaczonych.

15. W przypadku gdy podmiot wyznaczony nie realizuje czynności do jakich został wyznaczony na podstawie ust. 11 zgodnie z wymogami określonymi w przepisach dotyczących czynności podlegających nadzorowi oraz z wymogami określonymi w wyznaczeniu, minister właściwy do spraw transportu cofa temu podmiotowi wyznaczenie.

16. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) procedurę wyboru podmiotów wyznaczonych uwzględniając przejrzystość jej przeprowadzania oraz stosowanie w niej obiektywnych i niedyskryminacyjnych kryteriów;
- 2) szczegółowe wymogi, jakie powinny spełniać podmioty wyznaczone mając na względzie rodzaj czynności będących przedmiotem wyznaczenia oraz uwzględniając konieczność zapewnienia odpowiedniego poziomu merytorycznego przy wykonywaniu powierzonych czynności.”;
- 3) w art. 94 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Członkiem personelu lotniczego jest osoba, która posiada ważną licencję albo świadectwo kwalifikacji, o którym mowa w art. 95 ust. 2 pkt 5a, 8 i 9, i jest wpisana do państwowego rejestru personelu lotniczego lub innego odpowiedniego rejestru prowadzonego zgodnie z odrębnymi przepisami.”;
- 4) w art. 95:
  - a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Świadectwa kwalifikacji dla specjalności, o których mowa w ust. 2:

---

<sup>1)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2013 r. poz. 938 i 1646, z 2014 r. poz. 379, 911, 1146, 1626 i 1877 oraz z 2015 r. poz. 238, 532, 1045, 1117, 1130, 1189, 1190, 1269, 1358, 1513, 1830, 1854, 1890 i 2150 oraz z 2016 r. poz. 195.

a) pkt 5a, 8 i 9, wydaje Prezes Urzędu – przepis art. 96 ust. 6 stosuje się odpowiednio;

b) pkt 1–4, 6 i 7, wydaje podmiot wyznaczony zgodnie z art. 22 ust. 11.”,

b) ust. 4a otrzymuje brzmienie:

„4a. Świadczenie kwalifikacji oraz inne dokumenty stwierdzające posiadane kwalifikacje, wydane dla specjalności, o których mowa w ust. 2 pkt 8 i 9, przez właściwy organ państwa obcego, wymagają uznania przez Prezesa Urzędu.”,

c) ust. 4b otrzymuje brzmienie;

„4b. Świadczenie kwalifikacji oraz inne dokumenty stwierdzające posiadane kwalifikacje, wydane dla specjalności, o których mowa w ust. 2 pkt 1–3 i 5a–7, przez właściwy organ lub uprawniony podmiot państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym nie wymagają uznania.”,

d) po ust. 4b dodaje się ust. 4c w brzmieniu:

„4c. Świadczenie kwalifikacji oraz inne dokumenty stwierdzające posiadane kwalifikacje, wydane dla specjalności, o której mowa w ust. 2 pkt 6, przez właściwy organ lub uprawniony podmiot państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym wymagają uznania przez podmiot wyznaczony zgodnie z art. 22 ust. 11.”;

5) w art. 95a ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Wykonywanie działalności szkoleniowej w zakresie prowadzenia szkolenia personelu lotniczego w celu uzyskania świadectwa kwalifikacji członka personelu lotniczego, o którym mowa w art. 95 ust. 2 pkt 5a, oraz wpisywanych do niego uprawnień, jest działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej i podlega wpisowi do rejestru podmiotów szkolących na podstawie pisemnego wniosku.”;

6) w art. 99 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Warunkiem uzyskania licencji albo świadectwa kwalifikacji, o których mowa w art. 95 ust. 2 pkt 5a, 8 i 9, jest pozytywny wynik egzaminu państwowego składającego się z części teoretycznej, praktycznej lub teoretyczno-praktycznej, złożonego przed komisją egzaminacyjną albo organizacją szkoleniową uprawnioną do przeprowadzania

egzaminów, zgodnie z rozporządzeniem nr 1321/2014/UE, chyba że przepisy Unii Europejskiej w zakresie personelu lotniczego stanowią inaczej.”;

7) w załączniku nr 6 wprowadza się następujące zmiany:

a) w tabeli nr 1:

– w części II:

– – tytuł otrzymuje brzmienie:

„Część II Licencje i świadectwa kwalifikacji, z wyłączeniem świadectw kwalifikacji, o których mowa w art. 95 ust. 2 pkt 1–5, 6–7”,

– – w podczęści 2.1.:

– – – tytuł otrzymuje brzmienie:

„2.1. Licencje mechaników obsługi technicznej”,

– – – uchyla się ust. 13–17,

– – w podczęści 2.2.:

– – – w ust. 6 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) operatora bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe”,

– – – w ust. 7 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) operatora bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe”,

– w części III:

– – w podczęści 3.1.

– – – w ust. 1 uchyla się pkt 17-20,

– – – w ust. 3 uchyla się pkt 1,

– – – w ust. 4 uchyla się pkt 16 i pkt 22-25,

– – – w ust. 5:

– – – – pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) uprawnienia na klasę samolotu jednosilnikowych, uprawnienia do wykonywania lotów nocnych VFR, uprawnienia na motoszybowiec, uprawnienia na klasę balonu, uprawnienia do wykonywania lotów z napędem”,

– – – – pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) specjalność pilota samolotowego, pilota sterowcowego, pilota pionowzlotu, pilota balonu wolnego, pilota szybowcowego”,

-- w podczęści 3.2.:

--- ust. 3 otrzymuje brzmienie:

”

3. Przeprowadzenie postępowania o wpisanie statku powietrznego do rejestru cywilnych statków powietrznych i wydanie świadectwa rejestracji:	
1) balonów	50
2) szybowców, motoszybowców, statków powietrznych kategorii specjalnej	70
3) Samolotów i śmigłowców o maksymalnej masie startowej (MTOM):	
a) do 1 000 kg	100
b) od 1 000 kg do 5 700 kg	300
c) od 5 700 kg do 20 000 kg	800
d) powyżej 20 000 kg	2.000

--- ust. 4-6 otrzymują brzmienie:

”

4. Wydanie duplikatu lub wymiana świadectwa rejestracji dokonana na wniosek posiadaczy	30
5. Wydanie zaświadczenia o wykreśleniu statku powietrznego z rejestru albo wydanie zaświadczenia o niewpisaniu statku powietrznego do rejestru	50
6. Wydanie wyciągu z rejestru cywilnych statków powietrznych	300

”

--- ust. 10 otrzymuje brzmienie:

”

10. Dokonanie wpisu zastawu cywilnego lub rejestrowego w świadectwie rejestracji	100
--	-----

”

-- w podczęści 3.3.

--- ust. 1 otrzymuje brzmienie:

”

1. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie dokumentu zdolności równoważnego certyfikatowi typu (nie obejmuje czynności, za które pobierane są opłaty wnoszone na rzecz EASA): 1) samolotów o maksymalnej masie startowej MTOM):	
---	--

a) do 1 000 kg	1.500
b) od 1 000 kg do 5 700 kg	3.200
c) od 5 700 kg do 20 000 kg	8.000
d) powyżej 20 000 kg	20.000
2) wiroplątów	jak dla samolotów
3) sterowców	4.000
4) motoszybowców	1.500
5) szybowców	1.000
6) balonów załogowych	1.000
7) statków powietrznych kategorii specjalnej	500-3.000
8) silników lotniczych o maksymalnej mocy startowej lub dopuszczalnym ciągu	
a) do 75 kW	800
b) od 75 kW do 375 kW lub 10 000 N	1.200
c) od 375 kW do 750 kW lub od 10 000 N do 50 000 N	3.500
d) powyżej 750 kW lub 50 000 N	8.000
9) silników do motoszybowców	300
10) śmigieł:	
a) o skoku stałym lub nastawnym na ziemi	600
b) o skoku zmiennym	2.000
11) uzupełniającego certyfikatu typu (STC) dla samolotów i wiroplątów o maksymalnej masie startowej (MTOM):	
a) do 1 000 kg	300
b) od 1 000 kg do 5 700 kg	1.000
c) od 5 700 kg do 20 000 kg	2 000
d) powyżej 20 000 kg	5 000

”

--- w ust. 2 uchyla się pkt 1 i 3,

--- ust. 4 otrzymuje brzmienie:

”

4. Zatwierdzenie biuletynów zdatości lub dokumentacji technicznej statków powietrznych i wyposażenia istotnego dla bezpieczeństwa lotniczego:	
1. Program prób na ziemi i oraz programów prób w locie dla:	
a) samolotów o maksymalnej masie startowej MTOM):	
- do 1 000 kg	100
- od 1 000 kg do 5 700 kg	300
- od 5 700 kg do 20 000 kg	500
- powyżej 20 000 kg	1 000
b) pozostałych rodzajów statków powietrznych	100
2) instrukcji użytkowania w locie dla:	
a) samolotów i śmigłowców o maksymalnej masie startowej MTOM):	
- do 1 000 kg	300
- od 1 000 kg do 5 700 kg	500
- od 5 700 kg do 20 000 kg	2 000
- powyżej 20 000 kg	8 000
b) motoszybowców i szybowców	200
c) sterowców i balonów załogowych	500
d) statków powietrznych kategorii specjalnej	50-800
3) instrukcji obsługi technicznej dla:	50
a) samolotów i śmigłowców o maksymalnej masie startowej MTOM):	
- do 1 000 kg	
- od 1 000 kg do 5 700 kg	200
- od 5 700 kg do 20 000 kg	500
- powyżej 20 000 kg	1 000
b) pozostałych statków powietrznych i silników	3 000
4) głównego wykazu wyposażenia minimalnego (MMEL) dla statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM):	100

a) do 5 700 kg b) powyżej 5 700 kg	500 1 000
---------------------------------------	--------------

-- w podczęści 3.4.

--- ust. 1 otrzymuje brzmienie:

1. Przeprowadzenie procesu oceny zdatności do lotu statku powietrznego i wydanie świadectwa zdatności do lotu lub dokumentu równoważnego po raz pierwszy dla:	
1) samolotów i wiroplątów o maksymalnej masie startowej (MTOM):	
a) do 1 000 kg	300
b) od 1 000 kg do 2 730 kg	900
c) od 2 730 kg do 20 000 kg	3.000
d) powyżej 20 000 kg	10.000
2) sterowców i bezpilotowych	400
3) szybowców	120
4) motoszybowców	250
5) balonów załogowych	250

--- w ust. 4 uchyla się pkt 6 i 7,

--- ust. 5 otrzymuje brzmienie:

Wystawienie świadectw oględzin dla statków powietrznych będących w próbach:	
samoloty i wiropląty o maksymalnej masie startowej (MTOM):	
a) do 1 000 kg	200
b) od 1 000 kg do 5 700 kg	300
c) od 5 700 kg do 20 000 kg	700
d) powyżej 20 000 kg	2.000
szybowce i motoszybowce	50
motoszybowce	100

**Art. 2.** Do czasu wyznaczenia przez ministra właściwego do spraw transportu podmiotu wyznaczonego, na podstawie art. 22 ust. 11 ustawy zmienianej w art. 1, czynności nadzoru nad urządzeniami latającymi wykonuje Prezes Urzędu.

**Art. 3. 1.** Z dniem wejścia w życie ustawy tracą moc udzielone przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego upoważnienia, o których mowa w art. 22 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1, w zakresie urządzeń latających.

2. Postępowania dotyczące wyboru podmiotu, o którym mowa w art. 22 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1, rozpoczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy podpisaniem porozumienia pozostawia się bez rozstrzygnięcia.

**Art. 4.** Ustawa wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 2 lit. b w zakresie art. 22 ust. 11 i ust. 16, które wchodzi w życie po upływie 1 miesiąca od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.



## UZASADNIENIE

W projektowanej zmianie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2016 r. poz. 605 i 904), zwana dalej „ustawą”, proponuje się, zgodnie z wnioskami płynącymi od przedstawicieli środowiska lotniczego, wyłączenie nadzoru Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (Prezes Urzędu), będącego centralnym organem administracji państwowej, nad częścią lotnictwa cywilnego, które nie jest objęte wspólnymi wymogami unijnymi oraz przede wszystkim związane jest z wykonywaniem działalności lotniczej amatorsko, rekreacyjnie, sportowo, czyli szeroko pojętym lotnictwem *general aviation*.

W ramach tak pojętego lotnictwa cywilnego wykorzystywane są przede wszystkim statki powietrzne o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 600 kg, określanych w klasyfikacji statków powietrznych jako „urządzenia latające” – są to przede wszystkim: lotnie, motolotnie, parolotnie, spadochrony, „ultralekkie statki powietrzne” (samoloty, śmigłowce, wiatrakowce, szybowce), a także statki powietrzne poniżej 600 kg: budowane amatorsko i statki eksperymentalne. Takich statków oraz personel wykonujący na nich czynności lotnicze oraz podmioty eksploatujące takie statki powietrzne wyłączenie będzie przede wszystkim dotyczyć.

Proponuje się jednocześnie aby wyłączenie spod nadzoru Prezesa Urzędu nie dotyczyło statków powietrznych kategorii specjalnej, bez względu na wagę, oraz statków powietrznych objętych przepisami prawa Unii Europejskiej, w tym przede wszystkim objętych nadzorem Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, a także spadochronów będących obowiązkowym lub zabudowanym na stałe wyposażeniem przeznaczonym do użycia w celach ratowniczych na takich statkach powietrznych oraz bezzałogowych statkach powietrznych.

Pozostawienie pod nadzorem Prezesa Urzędu statków powietrznych w kategorii specjalnej wynika z specyfiki eksploatacji oraz nadzoru nad procesami budowy i odbudowy takich statków powietrznych obejmujących głównie statki historyczne oraz ich repliki. Dodatkowo kategoria specjalna nie jest określona kryteriami MTOM i w większości obejmuje masę przekraczającą 600kg.

Pozostawienie pod nadzorem Prezesa Urzędu bezzałogowych statków powietrznych (RPAS) związane jest z kilkoma przyczynami, przede wszystkim wynika z tego, że sprawy dotyczące bezzałogowych statków powietrznych aktualnie mają charakter wielowątkowy, a zagrożenia, które związane są z ich użytkowaniem są różnorodne, na co wskazują także służby państwowe odpowiedzialne za bezpieczeństwo państwa i porządek publiczny. Dodać także należy, że trwają na forum Unii Europejskiej prace mające na celu włączenie RPAS, także poniżej 150 kg, do systemu nadzoru EASA. Zostanie to dokonane po zakończeniu prac nad nowym rozporządzeniem bazowym, zastępującym obecnie obowiązujące Parlamentu Europejskiego i Rady (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 uchylającej dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz. U. UE. L 79 z 19.3.2008 r., str. 1, z późn. zm.).

Tym samym nie jest wskazany wprowadzanie głębokich zmian w systemie nadzoru nad RPAS, ponieważ w niedalekiej przyszłości ponownie system ten podlegałby kolejnym zmianom.

Realizując powyższe założenia w projekcie wprowadzono w art. 21 ustawy nowy ust. 1<sup>1</sup>, który wskazuje w jakim zakresie Prezes Urzędu nie będzie wykonywał nadzoru nad lotnictwem cywilnym.

Jako konsekwencja wyłączenia nadzoru organu państwowego – Prezesa Urzędu – nad ww. statkami powietrznymi zaproponowano rozwiązanie wzorowane na modelu czeskim, w którym minister właściwy do spraw transportu będzie miał możliwość wyznaczenia podmiotu o charakterze niepublicznym, np. stowarzyszenie, związek, który nadzór będzie wykonywał (proponowane przepisy w art. 22 ust. 11–16 ustawy).

Tym samym w ramach nadzoru nad polskim lotnictwem cywilnym, obok wskazanych już w ustawie organów – ministra właściwego do spraw transportu i Prezesa Urzędu, zaistnieje podmiot niepubliczny, wskazany przez ministra.

W celu przedstawienia informacji porównawczych w zakresie podmiotów sprawujących nadzór nad lotnictwem cywilnym w innych państwach, należy mieć na uwadze przepisy rozporządzenia nr 216/2008, które określają wymóg dla państw członkowskich Unii Europejskiej, w postaci obowiązku ustanowienia „kompetentnego nadzoru” wdrażającego przepisy Unii Europejskiej określone w tym rozporządzeniu. Poniżej przedstawione zostały informacje dotyczące wybranych państw europejskich w zakresie struktury organizacyjnej i wykonywanych zadań w obszarze nadzoru nad lotnictwem cywilnym.

W Republice Federalnej Niemiec nadzór nad lotnictwem cywilnym sprawuje Federalne Ministerstwo Transportu i Infrastruktury Cyfrowej, w ramach którego funkcjonuje Departament Lotnictwa, na którego czele stoi Dyrektor Departamentu Lotnictwa. Ministerstwo nadzoruje Federalny Urząd Lotnictwa Cywilnego (LBA), Stanowisko ds. Badania Wypadków Lotniczych, Niemiecką Służbę Meteorologiczną oraz Federalny Urząd ds. nadzoru nad służbami żeglugi powietrznej (zwany dalej: BAF). Federalny Urząd Lotnictwa Cywilnego (zwany dalej: LBA) m.in. sprawowanie nadzoru nad zdatnością do lotu statków powietrznych (z raportu bezpieczeństwa opublikowanego przez LBA wynika, iż w 2014 r. w Niemczech było zarejestrowanych 21 462 statków powietrznych). Utworzony w 2009 r. BAF pełni funkcję państwowej władzy nadzorującej (zwaną dalej: NSA) i realizuje wszystkie zadania związane z nadzorem nad służbami żeglugi powietrznej. W zakresie tzw. lotnictwa małego – sportowego, nadzór sprawowany jest na podstawie upoważnienia rangi ustawowej nie przez nadzór krajowy LBA ale przez stowarzyszenia lotnicze takie jak: DAeC e.V. czy DULF, nad którymi nadzór obecnie sprawuje LBA na podstawie upoważnienia wydanego przez Federalnego Ministra Transportu, Budownictwa i Spraw Miejskich (poprzednika Federalnego Ministra Transportu i Infrastruktury Cyfrowej). Należy zwrócić uwagę, że do obsłużenia liczby 21 462 statków powietrznych, w której to liczbie zawierają się także „sportowe urządzenia latające” (a więc wszystkie

statki powietrzne niewykorzystywane komercyjnie, w tym także określone w interpelacji jako „amatorskie”) wykorzystywane są upoważnione osoby zatrudnione w stowarzyszeniach (DAeC e.V., czy DULF), a także tzw. inspektorzy w zakresie zdatości do lotu „prüfung”, którzy pracują w certyfikowanych organizacjach często jako licencjonowani mechanicy i dodatkowo posiadają uprawnienia nadane przez LBA do poświadczania, wystawiania i odnawiania poświadczeń zdatości do lotu (ARC).

W Republice Francuskiej odpowiednikiem Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC), jest DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile), która sprawuje nadzór nad lotnictwem cywilnym w ramach ministerstwa ds. transportu. DGAC pełni funkcję, którą w Polsce pełni ULC, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (zwana dalej: PAŻP) oraz Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej (IMiGW). Minister właściwy do spraw transportu może zlecić znaczną ilość czynności certyfikacji i bieżącego nadzoru (w Republice Francuskiej realizuje je firma prywatna OSAC, jednakże nie wydaje ona certyfikatów). Czynność wydawania stosownych certyfikatów jest przypisana do DGAC. W Republice Francuskiej jest zarejestrowanych 17 000 statków powietrznych, w tym wliczone są także tzw. statki powietrzne „microlight” objęte obowiązkiem posiadania znaków rozpoznawczych, tj. ultralekkie samoloty, śmigłowce, szybowce, motolotnie, wiatrakowce i sterowce, wykorzystywane do celów sportowych. Nadzór nad tymi statkami powietrznymi sprawują w Republice Francuskiej również stowarzyszenia jak np. FFPLUM French Microlight Association, które mogą wydawać tzw. sportowe licencje (np. w zakresie licencji spadochronowych, czy „microlight”).

W Republice Czeskiej nadzór nad lotnictwem cywilnym sprawują dwie organizacje: oficjalna władza lotnicza tj. CAA (nadzorująca „duże” lotnictwo, lotniska, żeglugę powietrzna, certyfikacje, itp.) oraz Stowarzyszenie LAA CR pełniące funkcje nadzorcze nad działalnością amatorską w obszarze ultralekkich statków powietrznych, lotni, motolotni itp. Stowarzyszenie skupia szerokie środowisko podmiotów i osób prywatnych związanych z tym lotnictwem (pilotów, budowniczych, konstruktorów, producentów i operatorów). Według danych z 2009 r. skupiało ono około 6400 członków. W Republice Czeskiej w 2009 r. zarejestrowanych było około 7 900 statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 450 kg i wydano łącznie około 10 000 różnych licencji. W podanej liczbie 7 900 znajdują się, także paralotnie i motoparalotnie. Nadzór nad certyfikacją i utrzymaniem zdatości do lotu prowadzą inspektorzy LAA CR pracujący, zarówno w centrali stowarzyszenia, jak i w terenie jako samodzielni inspektorzy zatrudnieni na własny rachunek. Wydawane są dwojakiemu rodzajowi uprawnień inspektorów: inspektor ds. inżynieryjno-technicznych i inspektor ds. lotnych, przy czym jedna osoba może posiadać podwójne uprawnienia. Delegowanie nadzoru do stowarzyszenia LAACR było możliwe przez ministra ds. transportu na podstawie przepisów czeskiej ustawy – Prawo lotnicze.

W Zjednoczonym Królestwie Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej nadzór lotniczy jest rozdzielony pomiędzy trzy organizacje: władzę lotniczą CAA UK tj. Civil Aviation Authority – najbliższą zakresem zadań w porównaniu do zadań ULC, CAA International należący do CAA UK

(prowadzenie szkoleń, egzaminowanie do licencji FCL i AME, działalność doradcza, czynności na zlecenie jak np. certyfikacja podmiotów w imieniu CAA UK, wykonywanie inspekcji SAFA – ponad 1 000 rocznie) oraz Departament Transportu (odpowiednik polskiego ministerstwa).

W zakresie nadzoru nad lotnictwem amatorskim, w Polsce obowiązują takie same rozwiązania prawne, jak w innych krajach Unii Europejskiej, tzn. określone w przepisach prawa krajowego (ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze oraz rozporządzeń wykonawczych do tej ustawy). Zgodnie z obowiązującym brzmieniem ustawy – Prawo lotnicze, za nadzór nad lotnictwem amatorskim i sportowym odpowiada Prezes ULC, jako centralny organ administracji rządowej. Nowelizacja ustawy – Prawo lotnicze (we wrześniu 2011 r.) umożliwiła Prezesowi ULC upoważnienie wyspecjalizowanych podmiotów do wykonywania niektórych czynności nadzoru i kontroli. Jednakże podmioty te będą wykonywać swoje zadania w imieniu Prezesa ULC i na podstawie przepisów ustawy – Prawo lotnicze, dlatego też wybór podmiotów został obwarowany dodatkowymi przepisami.

W celu realizacji art. 22 ust. 3 ustawy – Prawo lotnicze, umożliwiającego przekazywanie wyspecjalizowanym jednostkom organizacyjnym lub osobom posiadającym odpowiednie kwalifikacje niektórych funkcji nadzoru, zostały opracowane stosowne przepisy wykonawcze. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 czerwca 2014 r. w sprawie upoważnień do wykonywania niektórych czynności nadzoru lub kontroli udzielanych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (Dz. U. poz. 899) weszło w życie w dniu 22 lipca 2014 r. Działania te wpisują się w trendy europejskie w zakresie przekazywania niektórych funkcji nadzoru, wyrażone między innymi w dokumencie EASA zatytułowanym „GA Roadmap: towards simpler, lighter, better rules for General Aviation”.

Jednakże dotychczasowe doświadczenia w ramach prowadzenia przez Prezesa Urzędu konkursów dotyczących przekazania niektórych czynności nadzoru i kontroli wyspecjalizowanym niepublicznym jednostkom organizacyjnym lub osobom posiadającym odpowiednie kwalifikacje prowadzą do wniosku, że w zakresie urzędzeń latających wskazane jest wykonanie „kolejnego kroku” i wyznaczenie podmiotu, który nie będzie realizował zadań nadzoru z upoważnienia i na rzecz Prezesa Urzędu, ale we własnym imieniu i na własną odpowiedzialność.

Przyjętym zostało założenie, że podobnie jak w innych funkcjonujących już w polskim systemie prawnym przypadkach (np. Polski Związek Żeglarski w zakresie żeglarstwa), pewien zakres obszaru działalności obywateli i podmiotów nie musi być objęty nadzorem organów państwowych, nawet jeśli obszar ten co do zasady takim nadzorem jest objęty. W tej części aktywności obywateli i podmiotów podstawowe znaczenia mają w takim przypadku działania podmiotów niepublicznych, które znają zasady i warunki wykonywania takiej działalności ponieważ same ją prowadzą, ale jednocześnie posiadają możliwość wpływania na zachowania osób i podmiotów poprzez system stowarzyszania się czy zrzeszania w bardziej zorganizowane struktury, gdzie z faktu przynależności

członków do takich struktur wynika obowiązek dostosowania się do zawartych w ich dokumentach wewnętrznych, np. statutów, regulaminów reguł postępowania.

Podmiot wyznaczony przez ministra będzie realizował zadania dotyczące całości nadzoru nad urządzeniami latającymi m.in. w zakresie:

- 1) wydawania i cofania dokumentów poświadczających:
  - a) zdatność do lotu,
  - b) dopuszczenie do lotu,
  - c) kwalifikacje i uprawnienia personelu do wykonywania operacji lotniczych i do obsługi,
- 2) prowadzenia ewidencji urządzeń latających i personelu, o którym mowa w pkt 1 lit. c,
- 3) nadzoru nad projektowaniem, budową, oceną zdatności do lotu, szkoleniem i eksploatacją,
- 4) kontroli przestrzegania przepisów dotyczących urządzeń latających.

Ponieważ wyznaczenie nowego podmiotu do wykonywania zadań dotychczas realizowanych przez Prezesa Urzędu będzie wiązało się z wieloma czynnościami organizacyjnymi po stronie tego podmiotu, a także podmioty nadzorowane nie powinny być zaskakiwane zmianami w zakresie podmiotów, które je nadzorują, dlatego proponuje się aby wyznaczenie dokonywane było na minimalny czas 5 lat. Zagwarantuje to stabilność całego systemu nadzoru.

Przewiduje się, że organizowanie i prowadzenie bieżącej działalności przez podmiot wyznaczony powinno być sfinansowane z budżetu państwa w postaci dotacji podmiotowej. Podjęcie się przez podmioty niepubliczne nowych zadań, których do tej pory nie wykonywały wymaga wsparcia aby w ogóle pojawiły się podmioty, które takie zadania będą chciały realizować. Z dotychczasowych bowiem doświadczeń w prowadzeniu przez Prezesa Urzędu konkursów na upoważnienie podmiotów do wykonywania niektórych czynności nadzoru i kontroli wynika, że podmioty nie są zainteresowane podjęciem się takich zadań bez odpowiedniego wsparcia. Jednocześnie przyjmuje się, że podmiot wyznaczony będzie mógł na zasadach rynkowych ustalać ceny za czynności, w tym wydawane dokumenty, które będzie wykonywać na rzecz innych podmiotów i pobierać z tego tytułu od nich zapłatę.

W celu określenia procedury wyboru podmiotu wyznaczonego oraz określenia szczegółowych wymogów, jakie powinien spełnić taki podmiot zostanie wydany przez ministra właściwego do spraw transportu odpowiedni akt wykonawczy do ustawy.

Dalsze zmiany w ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze stanowią konsekwencję przyjętego w art. 21 ust. 1<sup>1</sup> ustawy wyłączenia nadzoru państwowego nad urządzeniami latającymi.

Zmiana w art. 94 ust. 2 precyzuje, że członkami personelu lotniczego w rozumieniu przepisów ustawy w zakresie posiadaczy świadectw kwalifikacji pozostaną jedynie operatorzy bezzałogowych statków powietrznych używanych w celach innych niż rekreacyjne i sportowe oraz informatorzy służby informacji powietrznej i lotniskowej służby informacji powietrznej, co jednocześnie

determinuje, że tylko oni będą zobowiązani do przystąpienia do egzaminów państwowych w celu uzyskania świadectwa kwalifikacji oraz uprawnień do nich wpisywanych, a także będą wpisywani do państwowego rejestru (odpowiednia zmiana także w art. 99 ust. 1 ustawy).

Zakłada się, że konieczność przystępowania do egzaminów państwowych powinna dotyczyć tylko licencji oraz tylko tych świadectw kwalifikacji gdzie nadal pozostawiony zostanie nadzór organu państwowego. Ułatwi to nabywanie świadectw kwalifikacji i uprawnień do nich wpisywanych szerszemu gronu osób chcących zajmować się lotnictwem.

Zamiany w art. 95 ust. 4 wskazują podmioty właściwe go wydawania świadectw kwalifikacji po zmianach, Prezes Urzędu dla świadectw kwalifikacji operatorów bezzałogowych statków powietrznych używanych w celach innych niż rekreacyjne i sportowe oraz informatorów służby informacji powietrznej i lotniskowej służby informacji powietrznej, a dla pozostałych świadectw kwalifikacji podmiot wyznaczony przez ministra.

W konsekwencji tylko w zakresie wydawania świadectw kwalifikacji operatorów bezzałogowych statków powietrznych przewiduje się konieczność uzyskania wpisu do rejestru działalności regulowanej (zmiana w art. 95a ust. 1 ustawy).

Ponieważ czynności administracyjne do tej pory przypisane Prezesowi Urzędu nie będzie już wykonywać organ administracji publicznej, brak będzie podstawy prawnej do pobierania opłat lotniczych, stanowiących należność publicznoprawną z tytułu czynności urzędowych wykonywanych przez organ administracji. W związku z powyższym w projekcie wprowadzono także zmiany w załączniku nr 6 do ustawy, w zakresie uchylenia opłat lotniczych dotyczących nadzoru nad urządzeniami latającymi.

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2013r. poz. 885, z późn. zm.) projektodawca przewiduje, że projektowane przepisy będą miały wpływ na sektor finansów publicznych, w tym na zwiększenie wydatków i zmniejszenie dochodów jednostek sektora finansów publicznych. Szczegółowe informacje w tym zakresie zawarto w Ocenie Skutków Regulacji.

Regulacje zawarte w projektowanej ustawie 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. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.), zatem nie podlega ona notyfikacji.

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

Mając na uwadze § 52 w związku z § 170 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979 oraz z 2015 r. poz. 1063)

projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.





**Nazwa projektu**  
Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw

**Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące**  
Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa

**Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu**  
Jerzy Szmit – Podsekretarz Stanu w MiB

**Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu**  
Marek Kachaniak (tel. 630 13 39, e-mail: Marek.Kachaniak@mib.gov.pl)

**Data sporządzenia**  
19.05.2016 r.

**Źródło:**  
Inicjatywa własna

**Nr w wykazie prac legislacyjnych RM**  
UD 85

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Przed wszystkim celem projektowanej ustawy jest wyjście naprzeciw postulatowi środowiska lotnictwa sportowego, rekreacyjnego, amatorskiego, general aviation aby nadzór nad tym lotnictwem został ponownie powierzony środowiskom społecznym i pozarządowym, jak miało to miejsce przed wejściem w życie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2016 r. poz. 605 i 904).

### 2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Rekomendowanym rozwiązaniem jest nowelizacja ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze. Konieczność zmian w tej ustawie wynika z faktu, że zadania aktualnie przypisane do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego jako organu centralnej administracji rządowej zostaną przypisane podmiotom spoza sektora publicznego.

### 3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Brak przepisów wspólnych dla krajów Unii Europejskiej. Jednakże w różnych krajach europejskich nadzór nad lotnictwem cywilnym w zakresie objętym projektem realizowany jest także przez podmioty niepubliczne, takie jak stowarzyszenia. Szczegółowe informacje w tym zakresie znalazły się w uzasadnieniu do projektu.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Minister właściwy do spraw transportu	1 podmiot		Nowelizacja spowoduje zwiększenie zadań ministra poprzez wyznaczenie podmiotów.
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1 podmiot		Nowelizacja spowoduje zmniejszenie obciążenia Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w obszarze objętym projektem, gdyż czynności nadzoru lub kontroli objęte upoważnieniem będą wykonywane przez podmioty wyznaczone.
Podmioty wykonujące działalność lotniczą, zainteresowane uzyskaniem od ministra właściwego do spraw transportu wyznaczenia do wykonywania czynności nadzoru	Trudne do oszacowania		Częściowe przejęcia zadań organów publicznych. W pozostałym zakresie realizacja zadań określonych w projekcie na warunkach określonych przez podmioty wyznaczone w ich statutach, regulaminach, itp.

### 5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

W ramach konsultacji publicznych projekt otrzymują:

- 1) Aeroklub Polski, ul. 17 Stycznia, 00-906 Warszawa;

- 2) Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, ul. Orła Białego 12, 78-449 Borne Sulinowo;
- 3) Business Center Club – Związek Pracodawców, Plac Żelaznej Bramy 10, 00-136 Warszawa;
- 4) Forum Związków Zawodowych, Plac Teatralny 4, 85-069 Bydgoszcz;
- 5) IATA Polska, ul. Szpitalna 6/1b, 00-031 Warszawa;
- 6) Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej PIB, ul. Podleśna 61, 01-673 Warszawa;
- 7) Krajowa Rada Lotnictwa ul. Fabryczna 16-22/23, 00-446 Warszawa;
- 8) Krajowe Towarzystwo Lotnicze AOPA POLAND, Lotnisko Babice, ul. Gen. Kaliskiego 57 lok. 11, 01-146;
- 9) NSZZ „Solidarność”, ul. Wały Piastowskie 24, 80-855 Gdańsk;
- 10) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, ul. Kopernika 36/40, 00-924 Warszawa;
- 11) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej, ul. Brukselska 7, 03-973 Warszawa;
- 12) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan, ul. Zbyszka Cybulskiego 3, 00-727 Warszawa;
- 13) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- 14) Polski Klub Lotniczy ul. Świeradowska 43, 02-662 Warszawa (Uczelnia Łazarzkiego);
- 15) Polskie Centrum Kształcenia Lotniczego, ul. Dębowa 6, 96-321 Skuły – Żabia Wola;
- 16) Polskie Centrum Badań i Certyfikacji, ul. Kłobucka 23A, 02-699 Warszawa;
- 17) Polskie Stowarzyszenie Motoszybowcowe, ul. Ustrzycka 1, 61-324 Poznań;
- 18) Polskie Stowarzyszenie Paralotniowe, ul. Nad Wisłą 4A, 04-987 Warszawa;
- 19) Stowarzyszenie Lotnictwa Eksperymentalnego EAA 991, ul. Mikołaja Kopernika 5, 33-300 Nowy Sącz;
- 20) Stowarzyszenie Instruktorów Lotniowych i Paralotniowych, Rydygiera 11/4, 50-248 Wrocław;
- 21) Stowarzyszenie Mechaników Lotniczych „SML”, ul. Szkolna 28, 05-822 Milanówek;
- 22) Związek Polskich Spadochroniarzy, ul. 11 listopada 17/19, blok 1, 03-446 Warszawa;
- 23) Związek Rzemiosła Polskiego, skr. poczt. 54, 00-952 Warszawa;
- 24) Związek Regionalnych Portów Lotniczych, ul. Złota 59, 00-120 Warszawa;
- 25) RFgroup Kancelaria Ułatwień Lotniczych, ul. Rogalskiego 2 lok. 70, 03-982 Warszawa,
- 26) Aeroklub Krainy Jezior, ul. Olsztyńska 15 A, 11-500 Giżycko.

#### 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ..... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
<b>Dochody ogółem</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,861
	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35	
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,861
	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35	
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Wydatki ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Saldo ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

<b>Źródła finansowania</b>	Budżet państwa
<b>Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń</b>	<p>Zmniejszenie dochodów budżetu państwa wynika z planowanego usunięcia z przepisów ustawy Prawo lotnicze tytułów do pobierania tej opłaty związanych z wykonywanymi do tej pory czynnościami urzędowymi dotyczącymi urzędzeń latających. Szacuje się, że zmniejszenie wpływów dochodów budżetu państwa z tytułu omawianej zmiany wyniesie ok. 351.000 zł rocznie. Szacunki oparto na wpływach z tytułu opłaty lotniczej za czynności urzędowe dotyczące urzędzeń latających przeprowadzone przez Urząd Lotnictwa Cywilnego w roku 2015 r.</p> <p>Jednakże należy mieć na uwadze, że z uwagi na okoliczność, że do tej pory nie wszystkie czynności urzędowe objęte są podstawą do pobierania opłaty lotniczej w tym obszarze, a te, które taką podstawę posiadają nie są ekwiwalentne do kosztów ich poniesienia, powoduje, że konieczność zaangażowania zasobów państwowych nie jest rekompensowana wpływami z tej opłaty.</p>

**7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe**

		Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie(0-10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ..... r.)	duże przedsiębiorstwa							0	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							0	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							0	
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
Niemierzalne	obywatele i przedsiębiorstwa								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Nie dotyczy.

**8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu**

nie dotyczy

Zmniejszenie obciążeń administracyjnych	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input checked="" type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

**9. Wpływ na rynek pracy**

Brak wpływu.

**10. Wpływ na pozostałe obszary**

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne: bezpieczeństwo	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
---	--	---

Omówienie wpływu

Brak wpływu.

**11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego**

Zmiany wejdą w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia, za wyjątkiem przepisów dotyczących procedury wyznaczenia podmiotu, które wejdą w życie 1 miesiąc od dnia ogłoszenia ustawy.

**12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?**

Planowany efekt zostanie osiągnięty po wejściu w życie przepisów projektu. Brak konieczności określenia mierników.

**13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)**