

Warszawa, dnia 23 stycznia 2025 r.

Poz. 92

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 14 stycznia 2025 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie klasyfikacji statków powietrznych

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 2024 r. poz. 731 i 1222 oraz z 2025 r. poz. 31) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 5 sierpnia 2022 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 25) w załączniku do rozporządzenia wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w tabeli nr 1 „Wykaz klas oraz podział kategorii i podkategorii statków powietrznych z uwzględnieniem ograniczeń w zakresie masy albo nominalnej objętości powłoki balonu albo sterowca”:
 - a) wiersze „G. Szybowiec” oraz „MG. Motoszybowiec” otrzymują brzmienie:

G. Szybowiec E0. Bez napędu E1. Z napędem E2. Z napędem pomocniczym	K1. Podstawowa	G1. Użytkowa	nie dotyczy
	K2. Konwencyjna	G2. Akrobacyjna	
	K3. Specjalna	nie dotyczy	MTOM > 600 kg
MG. Motoszybowiec T. Turystyczny	K1. Podstawowa	MG1. Użytkowa	nie dotyczy
	K2. Konwencyjna	MG2. Akrobacyjna	
	K3. Specjalna	nie dotyczy	MTOM > 600 kg

- b) wiersz „UL. Urządzenie latające” otrzymuje brzmienie:

UL. Urządzenie latające	K4. Kwalifikowana	UL-P1. Spadochron osobowy (R/J1/J2) R. Ratowniczy J1. Główny J2. Zapasowy UL-P2. Spadochronowy system ratowniczy UL-P3. Spadochron towarowy	nie dotyczy
-----------------------------------	-------------------	--	-------------

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2725).

K4. Kwalifikowana	UL-PHG. Motolotnia UL-PPGG. Motoparalotnia UL-HG1. Lotnia bez napędu UL-HG2. Lotnia z napędem UL-PG. Paralotnia bez napędu UL-PPG. Paralotnia z napędem	ograniczenia dla poszczególnych podkategorii określono w tabeli nr 3
K4. Kwalifikowana K6. A. Amatorska E. Eksperymentalna H. Historyczna R. Replika	UL-A. Ultralekki samolot UL-G. Ultralekki szybowiec (E0/E1/E2) UL-MG. Ultralekki motoszybowiec UL-H. Ultralekki śmigłowiec UL-AG. Ultralekki wiatrakowiec UL-B. Ultralekki balon (F/T) UL-AS. Ultralekki sterowiec	ograniczenia dla poszczególnych podkategorii określono w tabeli nr 3
K5. Niekwalifikowana	UL-P25. Spadochron towarowy ⁴⁾	MTOM ≤ 25 kg
	UL-70. Jednoosobowe bez napędu ⁵⁾	masa własna ≤ 70 kg
	UL-115. Jednoosobowe z napędem ⁶⁾	masa własna ≤ 115 kg
	UL-VTOL. Jednoosobowe pionowego startu i lądowania ⁶⁾	masa własna ≤ 70 kg
	UL-T25. Statek powietrzny na uwięzi bez napędu	MTOM ≤ 25 kg maksymalna długość uwięzi 50 m
	UL-T40. Statek powietrzny lżejszy od powietrza na uwięzi bez napędu	MNO ≤ 40 m ³ maksymalna długość uwięzi 50 m
	UL-T1. Statek powietrzny na uwięzi	MTOM ≤ 1 kg

2) przepisy nr 5 i 6 pod tabelą nr 1 „Wykaz klas oraz podział kategorii i podkategorii statków powietrznych z uwzględnieniem ograniczeń w zakresie masy albo nominalnej objętości powłoki balonu albo sterowca” otrzymują brzmienie:

„⁵⁾ Przy obliczaniu maksymalnej masy własnej nie uwzględnia się:

- 1) masy ciała pilota,
- 2) masy osobistego wyposażenia operacyjnego pilota oraz spadochronu i towarzyszącego mu dodatkowego wyposażenia niezbędnego do jego działania – nie więcej niż 11 kg

– a dla celów projektowych przyjmuje się, że masa ciała pilota wynosi nie mniej niż 77 kg.

⁶⁾ Przy obliczaniu maksymalnej masy własnej nie uwzględnia się, oprócz masy ciała pilota i wyposażenia, o którym mowa w przepisie nr 5, również masy paliwa, a dla celów projektowych przyjmuje się również, że masa ciała pilota wynosi nie mniej niż 77 kg.”;

3) w tabeli nr 2 „Szczegółowe warunki i wymagania dotyczące używania statków powietrznych i sprzętu danej kategorii”:

a) w wierszu „K3. Specjalna” w kolumnie „Szczegółowe warunki i wymagania” pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) spełniający mające zastosowanie warunki włączenia do kategorii K6 – w przypadku statku powietrznego klasyfikowanego odpowiednio jako konstrukcja historyczna, amatorska, replika albo eksperymentalna, z wyjątkiem statku powietrznego, o którym mowa w pkt 4 lit. b tiret drugie w kategorii K6E, oraz z zastrzeżeniem, że statek powietrzny klasy samolot kategorii K3 konstrukcji amatorskiej nie może mieć więcej niż cztery miejsca, a statek powietrzny kategorii K3 konstrukcji amatorskiej innej klasy nie może mieć więcej niż dwa miejsca;”;

- b) w wierszu „K4. Kwalifikowana” w kolumnie „Szczegółowe warunki i wymagania”:
- w ust. 1 pkt 5 otrzymuje brzmienie:
 - „5) który jest:
 - a) zgodny z typem wpisanym na listę typów zatwierdzonych zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze, w tym zgodny z 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 – Prawo lotnicze, albo
 - b) objęty 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 – Prawo lotnicze, 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, w tym zgodny z 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 – Prawo lotnicze
 - w przypadku statku powietrznego, który podlega obowiązkowi wpisu do ewidencji statków powietrznych, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze;”
 - w ust. 2 w pkt 1:
 - – lit. c otrzymuje brzmienie:
 - „c) spadochronem towarowym, albo”;
 - – dodaje się lit. d w brzmieniu:
 - „d) motolotnią, motoparalotnią, lotnią bez napędu, lotnią z napędem, paralotnią bez napędu albo paralotnią z napędem;”;
- c) w wierszu „K5. Niekwalifikowana” w kolumnie „Szczegółowe warunki i wymagania”:
- w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:
 - „3) niebędący lotnią, paralotnią, balonem albo spadochronem osobowym;”;
 - w ust. 2 pkt 3 otrzymuje brzmienie:
 - „3) niebędący lotnią z napędem, paralotnią z napędem, motoparalotnią, sterowcem albo jednoosobowym statkiem powietrznym pionowego startu i lądowania;”;
 - po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:
 - „2a. Jednoosobowy statek powietrzny pionowego startu i lądowania:
 - 1) do którego nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia 2018/1139/UE;
 - 2) nieobjęty ważnym certyfikatem typu zgodnym z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze;
 - 3) będący statkiem powietrznym o napędzie silnikowym, cięższym od powietrza, innym niż ultralekki samolot albo ultralekki śmigłowiec, zdolnym do wykonywania pionowego startu i lądowania za pomocą więcej niż dwóch jednostek podnoszenia i ciągu wykorzystywanych do zapewniania siły nośnej podczas startu i lądowania;
 - 4) dla którego nie wydano krajowego lub zagranicznego certyfikatu, świadectwa lub innego dokumentu dopuszczającego egzemplarz lub typ do lotu, lub dokumentu potwierdzającego spełnienie wymagań dla danej klasy, kategorii lub podkategorii, w tym deklaracji wyrobu, z wyjątkiem nieobowiązkowej deklaracji wyrobu do podkategorii UL-VTOL wystawionej przez jego producenta;
 - 5) używany bez dokumentów zdatności do lotu wyłącznie w celach sportowych lub rekreacyjnych zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze.”;
- d) w wierszu „K6E. Eksperymentalna” w kolumnie „Szczegółowe warunki i wymagania”:
- pkt 2 otrzymuje brzmienie:
 - „2) nieobjęty ważnym certyfikatem typu zgodnym z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze;”;

– pkt 4 i 5 otrzymują brzmienie:

„4) który:

- a) został specjalnie zaprojektowany lub zmodyfikowany do celów badawczych, eksperymentalnych lub naukowych, zbudowany w pojedynczym egzemplarzu, to jest:
 - zbudowany według nowego, niewypróbowanego uprzednio projektu w celu badania nowatorskich lub niekonwencjonalnych cech tego projektu lub
 - zmodyfikowany w taki sposób, że podczas lotu należy się spodziewać właściwości lotnych znacząco różniących się od znanych dotychczas, w celu wyznaczenia wymaganych osiągnięć, właściwości lotnych i sterowania, albo
 - b) spełnia mające zastosowanie wymagania dla potwierdzenia zdadności, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze, i który:
 - utracił ważność certyfikatu albo zatwierdzenia typu lub dla którego 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
 - nie jest zgodny, w wyniku wykonanych modyfikacji, z wydanym certyfikatem albo z zatwierdzeniem typu, o którym mowa w tiret pierwszym, lub z 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 – Prawo lotnicze;
- 5) używany zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze:
- a) zgodnie z celem, dla którego został zbudowany lub zmodyfikowany, przez podmiot, który posiada prawa do projektu statku powietrznego albo projektu typu statku powietrznego, z możliwością wprowadzania zmian w tym projekcie, który prowadzi działalność w zakresie projektowania i produkcji albo jest podmiotem wyspecjalizowanym w prowadzeniu badań wyrobów – w przypadku statku powietrznego, o którym mowa w pkt 4 lit. a, albo
 - b) przez jego właściciela lub użytkownika na własny użytek, a nie w jakichkolwiek celach zarobkowych, zgodnie z mającymi zastosowanie ograniczeniami użytkowania – w przypadku statku powietrznego, o którym mowa w:
 - pkt 4 lit. a, który nie spełnia wymagań do sklasyfikowania go jako spełniającego warunki i wymagania dla statków powietrznych kategorii K4, albo
 - pkt 4 lit. b”.

§ 2. 1. Wpisy do ewidencji statków powietrznych, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, dokonane przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zachowują ważność.

2. Do postępowań w sprawie wpisania albo wykreślenia urządzeń latających z ewidencji statków powietrznych wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe, z wyjątkiem postępowań w sprawie wykreślenia urządzeń latających z ewidencji statków prowadzonych na podstawie § 5 ust. 5 rozporządzenia zmienianego w § 1, do których stosuje się przepisy rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury: *D. Klimczak*