

## ROZPORZĄDZENIE

### MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA <sup>1)</sup>

z dnia ..... 2016 r.

#### **zmieniające rozporządzenie w sprawie przepisów technicznych i eksploatacyjnych dotyczących statków powietrznych kategorii specjalnej, nieobjętych nadzorem Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego**

Na podstawie art. 53c ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2016 r. poz. 605, 904 i 1361) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 kwietnia 2013 r. w sprawie przepisów technicznych i eksploatacyjnych dotyczących statków powietrznych kategorii specjalnej, nieobjętych nadzorem Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Dz. U. poz. 524) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 2:

a) pkt 13 otrzymuje brzmienie:

„13) świadectwie oględzin – rozumie się przez to dokument, na podstawie którego dopuszcza się statek powietrzny do wykonania prób w locie lub lotów próbnych, których celem jest wydanie zezwolenia na lot, wydanie pozwolenia na wykonywanie lotów lub odnowienie jego ważności;”;

b) uchyla się pkt 22,

c) pkt 23 i 24 otrzymują brzmienie:

„23) Part M – rozumie się przez to załącznik I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. UE L 362 z 17.12.2014, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 176 z 07.07.2015, str. 4);

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U. poz. 1907 i 2094).

- 24) Part 66 – rozumie się przez to załącznik III do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdadności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania;”;
- d) dodaje się pkt 25 w brzmieniu:
- „25) próbach naziemnych – rozumie się przez to zespół czynności wykonywanych na statku powietrznym pozostającym na ziemi lub na wodzie, obejmujących w szczególności sprawdzenie charakterystyk masowych i położenia środka masy, poprawności funkcjonowania wszystkich mechanizmów i układów, próby funkcjonalne zespołu napędowego, zgodnie z opracowanym programem prób.”;
- 2) w § 7 w ust. 1 pkt 6 otrzymuje brzmienie:
- „6) loty próbne wykonywane dla sprawdzenia statku powietrznego w trakcie jego eksploatacji.”;
- 3) § 8 otrzymuje brzmienie:
- „§ 8. 1. Próby w locie lub loty próbne, o których mowa w § 7 ust. 1 pkt 5 i 6, zapewnia właściciel lub użytkownik statku powietrznego. Próby w locie wykonuje się zgodnie z programem prób w locie, a loty próbne zgodnie z programem lotów próbnych.
2. Program prób w locie oraz program lotów próbnych określa właściciel lub użytkownik statku powietrznego i przekazuje Prezesowi Urzędu na siedem dni przed terminem wykonania lotu.
3. Program lotów próbnych może stanowić załącznik do instrukcji obsługi technicznej lub programu obsługi technicznej statku powietrznego lub programu prób w locie. W takim przypadku podlega on zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu wraz z tymi dokumentami.”;
- 4) po § 8 dodaje się § 8a i 8b w brzmieniu:
- „§ 8a. 1. Próby w locie wykonuje pilot posiadający uprawnienie pilota doświadczalnego klasy odpowiedniej do kategorii prób w locie, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 104 ust. 1 ustawy.
2. W przypadku statków powietrznych, dla których wymagane jest posiadanie świadectwa kwalifikacji, próby w locie kategorii 2 lub 3 może wykonać pilot

posiadający świadectwo kwalifikacji uprawniające do wykonywania lotów statkiem powietrznym danej klasy oraz:

- 1) wpisanym do tego świadectwa uprawnieniem instruktorskim, lub
- 2) minimum 500 godzin nalotu na danej klasie statku powietrznego jako dowódca na co najmniej 3 typach statku powietrznego.

3. W przypadku bezzałogowych statków powietrznych, próby w locie wykonuje posiadacz świadectwa kwalifikacji operatora bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe, zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 czerwca 2013 r. w sprawie świadectw kwalifikacji (Dz. U. poz. 664 oraz z 2016 r. poz. ...).

4. W próbach w locie mogą również uczestniczyć:

- 1) inżynierowie prób w locie;
- 2) obserwatorzy prób w locie.

5. Wymagania i warunki uczestniczenia w próbach w locie inżynierów prób w locie oraz obserwatorów prób w locie stanowią część programu prób w locie, o którym mowa § 8 ust. 1.

§ 8b. 1. Lot próbny wykonuje dowódca statku powietrznego posiadający:

- 1) licencję pilota zawodowego lub liniowego, albo
- 2) świadectwo kwalifikacji

– uprawniające do wykonywania lotów statkiem powietrznym danej klasy z wpisanym uprawnieniem odpowiadającym rodzajowi lotu.

2. W przypadku statków powietrznych, dla których jest wymagane posiadanie świadectwa kwalifikacji, lot próbny może wykonać także pilot posiadający świadectwo kwalifikacji uprawniające do wykonywania lotów statkiem powietrznym danej klasy oraz:

- 1) wpisanym do tego świadectwa uprawnieniem instruktorskim, lub
- 2) minimum 200 godzin nalotu na danej klasie statku powietrznego jako dowódca statku powietrznego.

3. W przypadku bezzałogowych statków powietrznych, lot próbny wykonuje posiadacz świadectwa kwalifikacji operatora bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe, zgodnie z przepisami

rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 czerwca 2013 r. w sprawie świadectw kwalifikacji.

4. Ważna licencja pilota szybowcowego albo balonowego z wpisanym uprawnieniem instruktorskim uprawnia do wykonywania lotów próbnych, odpowiednio szybowcem albo balonem.

5. W locie próbnym, oprócz załogi statku powietrznego, mogą uczestniczyć wyłącznie członkowie personelu zatrudnionego przez przeprowadzającego loty próbne oraz osoby upoważnione przez Prezesa Urzędu.”;

5) § 9 otrzymuje brzmienie:

„§ 9. W przypadku wydawania pozwolenia na wykonywanie lotów dla statku powietrznego znajdującego się poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, właściciel lub użytkownik statku powietrznego jest obowiązany dodatkowo do uzyskania zezwolenia na wykonanie lotu próbnego zgodnie z wymaganiami państwa, nad terytorium którego będzie wykonywany lot.”;

6) w § 16 w ust. 2 w pkt 7 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„7) oświadczenie pilota, o którym mowa w § 8a, wykonującego próby w locie, zawarte w sprawozdaniu z prób lub dołączone do niego, zawierające imię i nazwisko wykonawcy prób, numer licencji albo świadectwa kwalifikacji, datę i podpis – w przypadku statków powietrznych, dla których jest wymagane wykonanie prób w locie oraz prób naziemnych, w następującym brzmieniu:”;

7) w § 26:

a) uchyla się ust. 4,

b) dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. Próby w locie ze względu na rodzaje lotów dzielą się zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 53c ust. 2 ustawy.”,

c) ust. 6 i 7 otrzymują brzmienie:

„6. Etap prób w locie obejmuje:

- 1) wykonanie lotów próbnych z wynikiem pozytywnym na podstawie świadectwa oględzin i wydanego zezwolenia na wykonanie lotu zgodnie z art. 50 ustawy;
- 2) sporządzenie protokołu z lotów próbnych;
- 3) wykonanie prób w locie zgodnie z programem prób w locie.

7. Próby w locie lub loty próbne przeprowadza wnioskujący, po uzgodnieniu i uzyskaniu od właściciela lub zarządzającego lotniskiem lub lądowiskiem zgody na ich prowadzenie, po zapewnieniu ochrony przeciwpożarowej oraz łączności ze służbami medycznymi i służbami ochrony przeciwpożarowej.”;

8) w § 38 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. W przypadku bezzałogowych statków powietrznych obsługa techniczna może być także prowadzona przez osoby posiadające świadectwo kwalifikacji operatora bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe, mechanika poświadczenia obsługi bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe lub przez podmiot posiadający certyfikat podmiotu produkującego wyroby, części i akcesoria. Przepisu ust. 2 nie stosuje się.”;

9) załącznik nr 5 do rozporządzenia otrzymuje brzmienie określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

§ 2. 1. Do postępowań w sprawie pozwolenia na wykonywanie lotów wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, stosuje się wymagania techniczne i zasady postępowania określone w przepisach dotychczasowych, z tym że w zakresie uprawnień pilotów, operatorów bezzałogowych statków powietrznych i innych osób biorących udział w próbach w locie i lotach próbnych stosuje się przepisy § 8a i 8b rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem.

2. W sprawach, o których mowa w ust. 1, stosuje się wzór świadectwa oględzin określony w załączniku nr 5 do rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem.

§ 3. Wydane pozwolenia na wykonywanie lotów, zatwierdzone programy prób w locie oraz przedstawione Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego programy lotów próbnych kontrolnych zachowują ważność odpowiednio na czas, na jaki zostały wydane, zatwierdzone albo przedstawione.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY  
I BUDOWNICTWA**

Za zgodność pod  
względem prawnym,  
legislacyjnym i redakcyjnym

DYREKTOR  
Departamentu Prawnego  
Alina Kubik

UWAGI, ZALECENIA, INFORMACJE, OGRANICZENIA \*:

\* - niepotrzebne skreślić

Strona 2/2

PREZES URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO		ŚWIADECTWO OGŁĘDZIN nr		..... (właściciel)		<b>B</b>
		poprzednie świadectwo oględzin nr      data				
Statek powietrzny:						..... (użytkownik)
Znaki:	Numer rejestru:	Klasa:				
1. Sprawdzenie zdadności statku powietrznego w celu:						
.....						
Płatowiec		Typ	Nr fabryczny	Liczba godzin lotu		
				od budowy	od ostatniej naprawie głównej	pozostaje
Silnik	1					
	2					
Śmigło	1					
	2					
2. Statek powietrzny o cechach określonych powyżej, w wyniku przeprowadzonych oględzin został uznany za zdadny/niezdadny* (patrz uwagi na odwrocie) do lotów próbnych.						
Loty próbne wykonać zgodnie z .....						
Dozwolony rejon/trasa lotów próbnych* : .....						
Zezwolenie ważne od : ..... do: .....				Z upoważnienia Prezesa ULC ..... (imię i nazwisko) (miejscowość, data)		
3. Na podstawie art. 50 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z ..... r. poz. ....) statek powietrzny o cechach określonych powyżej w wyniku przeprowadzonych oględzin oraz zrealizowanego(-ych)* z wynikiem pozytywnym lotu(-ów)* próbnego(-ych)* (-ych) * został/nie został* uznany za zdadny do prób w locie. *						
Próby w locie wykonać zgodnie .....						
Dozwolony rejon/trasa lotów: .....						
Świadectwo oględzin ważne do:				Z upoważnienia Prezesa ULC ..... (imię i nazwisko) (miejscowość, data)		

UWAGI, ZALECENIA, INFORMACJE, OGRANICZENIA \*;

\*- niepotrzebne skreślić

Strona 2/2



## UZASADNIENIE

### I. Potrzeba i cel wydania rozporządzenia

Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie delegacji ustawowej określonej w art. 53c ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2016 r. poz. 605, z późn. zm.).

Wydanie rozporządzenia zmieniającego dotychczasowe rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 kwietnia 2013 r. w sprawie przepisów technicznych i eksploatacyjnych dotyczących statków powietrznych kategorii specjalnej, nieobjętych nadzorem Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Dz. U. poz. 524) związane jest ze zmianami projektowanymi w:

- 1) rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 kwietnia 2013 r. w sprawie zdadności statków powietrznych do lotu (Dz. U. poz. 519), wydanym na podstawie art. 53c ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, oraz
- 2) rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 września 2013 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. poz. 1077), wydanym na podstawie art. 104 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

Rozporządzenie będzie miało zastosowanie do statków powietrznych kategorii specjalnej określonych w art. 53a ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, nieobjętych nadzorem EASA.

Projektowane zmiana rozporządzenia wynika z konieczności ponownego uregulowania kwestii związanych z wykonywaniem prób w locie oraz lotów próbnych. Wydanie projektowanego rozporządzenia ma na celu zapewnienie zgodności przepisów prawa krajowego z przepisami prawa międzynarodowego i prawa Unii Europejskiej oraz uregulowanie kwestii dotyczących wykonywania tych czynności, gdyż przepisy obowiązującego rozporządzenia okazały się zbyt ogólne i niewystarczająco przystające do zmian postulowanych przez środowisko lotnicze oraz wprowadzonych rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/1039 z dnia 30 czerwca 2015 r. zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 748/2012 w odniesieniu do prób w locie (Dz. Urz. UE L 167 z 1.7.2015, str. 1). Nowelizacja obowiązującego rozporządzenia wynika z konieczności stworzenia przejrzystych przepisów dotyczących prób w locie i lotów próbnych w obrębie prawa krajowego, nieobjętego wymaganiami UE.

### II. Zakres regulacji

W projekcie rozporządzenia zmieniono dotychczasową terminologię dotyczącą prób w locie i lotów próbnych oraz odniesienia do personelu zaangażowanego w wykonywanie prób w locie. W szczególności zmiana ta polega na zastąpieniu wyrażenia „lot próbny kontrolny” odpowiednio wyrażeniami „próby w locie” oraz „loty próbne”. Zmieniono także

przepisy, w których jest mowa o pilotach doświadczalnych, rozszerzając ich zakres o innych pilotów uprawnionych, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 53c ust. 2 oraz art. 104 ust.1, bowiem we wskazanych przepisach, znajdują się regulacje wskazujące, jakie uprawnienia są potrzebne do wykonania stosownego lotu próbnego lub próby w locie.

Wprowadzono przepisy odnoszące się do obsługi bezzałogowych statków powietrznych, zwalniając użytkowników z obowiązku opracowywania programu obsługi technicznej. Odstąpienie od obowiązku opracowania programu obsługi technicznej dla tej grupy statków powietrznych jest uzasadnione, ponieważ są to z reguły niecertyfikowane statki powietrzne, o mało skomplikowanej budowie, różnorodnej konstrukcji, napędzane głównie elektryczne, wyposażone w podzespoły produkowane przez renomowane firmy, zazwyczaj zbudowane z gotowych zestawów. Wprowadzanie obowiązkowego opracowywania tych programów przez użytkowników tak jak dla sprzętu posiadającego certyfikat typu i aktywnego posiadacza certyfikatu typu, byłoby trudne w realizacji z powodu braku dostępu do wielu danych. Wystarczające w obsłudze będą podstawowe instrukcje użytkownika lub instrukcje obsługi technicznej, opracowane bezpośrednio przez producentów tych statków powietrznych lub instrukcje obsługi opracowane przez użytkowników. Obecne w kraju bezzałogowe statki powietrzne wykorzystywane są głównie do działalności związanej z usługami typu: monitorowanie, fotogrametria, obserwacje, fotografowanie, filmowanie, usługi agrolotnicze i leśne, usługi pożarnicze, itp. Użytkownicy w większości przypadków operują w zasięgu wzroku operatora, pojedynczymi egzemplarzami bezzałogowego statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) od 25 kg do 75 kg. Dodatkowe opracowanie i utrzymywanie programów obsługi technicznej przez użytkowników tych statków powietrznych byłoby nieuzasadnionym, biurokratycznym obciążeniem.

W rozporządzeniu wprowadzono, także przepis utrzymujący ważność pozwoleń na wykonywanie lotów, programów prób i programów lotów próbnych-kontrolnych, wydanych lub zatwierdzonych na podstawie wymagań obowiązujących przed wejściem w życie rozporządzenia, który ma na celu uniknięcie konieczności ponownego zatwierdzania tych dokumentów dla użytkowników lub właścicieli statków powietrznych, których procesy budowy są aktualnie w trakcie lub zakończyły się wydaniem pozwolenia na loty.

Przyjęta w rozporządzeniu terminologia w zakresie kategorii prób w locie oraz personelu zaangażowanego w próby jest zgodna z przyjętą w ww. rozporządzeniach krajowych oraz rozporządzeniach Unii Europejskiej.

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 30 dni po dniu jego ogłoszenia zgodnie z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 296).

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.

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 885, z późn. zm.) należy podnieść, że projektodawca nie przewiduje, aby projektowane przepisy miały wpływ na sektor finansów publicznych, w tym zwiększenie wydatków lub zmniejszenie dochodów jednostek sektora finansów publicznych.

Mając na uwadze § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. poz. 979, z 2015 r. poz. 1063 oraz z 2016 r. poz. 494) projekt zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej, w tym z:

1) rozporządzeniem 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 uchylającym dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz. Urz. UE L 79 z 19.03.2008, str. 1, z późn. zm.);

2) rozporządzeniem Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiającym przepisy wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdadności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz. Urz. UE L 224 z 21.08.2012, str. 1, z późn. zm.);

3) rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdadności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. UE L 362 z 17.12.2014, str. 1, z późn. zm.).



<p><b>Nazwa projektu</b> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa zmieniające rozporządzenie w sprawie przepisów technicznych i eksploatacyjnych dotyczących statków powietrznych kategorii specjalnej, nieobjętych nadzorem Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Jerzy Szmit – Podsekretarz Stanu</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Magdalena Porzycka (tel. 630 14 47) Rafał Ligenza-Ozimek (tel. 520 72 04)</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 29.08.2016 r.</p> <p><b>Źródło:</b> art. 53c ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2016 r. poz. 605, z późn. zm.)</p> <p><b>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury i Budownictwa</b> 20</p>
---	---

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projektowana zmiana rozporządzenia Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 kwietnia 2013r. (Dz. U. poz. 524) wynika z konieczności ponownego uregulowania kwestii związanych z wykonywaniem prób w locie oraz lotów próbnych. Wydanie projektowanego rozporządzenia ma na celu zapewnienie zgodności przepisów prawa krajowego z przepisami prawa międzynarodowego i prawa Unii Europejskiej oraz uregulowanie kwestii szczegółowych reguł dotyczących wykonywania tych czynności, gdyż uregulowania aktualnie obowiązującego rozporządzenia okazały się zbyt ogólne i niewystarczająco przystające do zmian postulowanych przez środowisko lotnicze oraz wprowadzonych rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/1039 z dnia 30 czerwca 2015 r. zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 748/2012 w odniesieniu do prób w locie (Dz. Urz. UE L 167 z 1.7.2015, str. 1). Nowelizacja obowiązującego rozporządzenia wynika z konieczności stworzenia przejrzystych przepisów dotyczących prób w locie i lotów próbnych w obrębie prawa krajowego, nieobjętego wymaganiami UE.

W projekcie zmieniono dotychczasową terminologię dotycząca prób w locie i lotów próbnych oraz odniesienia do personelu zaangażowanego w wykonywanie prób w locie, a także wprowadzono przepisy odnoszące się do bezzałogowych statków powietrznych oraz znoszące obowiązek opracowywania programu obsługi technicznej dla tej grupy statków powietrznych.

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

Wydanie rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa zmieniającego rozporządzenie w sprawie przepisów technicznych i eksploatacyjnych dotyczących statków powietrznych kategorii specjalnej, nieobjętych nadzorem Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, w związku z dostosowaniem rozporządzenia do znowelizowanych przepisów Unii Europejskiej w obszarze zdatności statków powietrznych do lotu, umożliwi uwzględnienie w przepisach krajowych wymagań EASA w zakresie zdatności do lotu, a w rezultacie będzie skutkowało zwiększeniem bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym.

Oczekiwany efekt projektowanego rozporządzenia jest zapewnienie spójności regulacji krajowej z normami wynikającymi z przepisów prawa Unii Europejskiej oraz uregulowanie kwestii, które dotychczas nie były określone w obowiązującym rozporządzeniu. Swoim zakresem projektowane rozporządzenie obejmie:

- 1) zmianę dotychczasowej terminologii dotyczącej prób w locie i lotów próbnych oraz odniesienia do personelu zaangażowanego w wykonywanie prób w locie;
- 2) wprowadzenie przepisów odnoszących się do obsługi bezzałogowych statków powietrznych, zwalniając użytkowników z obowiązku opracowywania programu obsługi technicznej;
- 3) wprowadzenie przepisu utrzymującego ważność pozwoleń na wykonywanie lotów, programów prób i programów lotów próbnych-kontrolnych, wydanych lub zatwierdzonych na podstawie wymagań obowiązujących przed wejściem w życie rozporządzenia, który ma na celu uniknięcie konieczności ponownego zatwierdzania tych dokumentów dla użytkowników lub właścicieli statków powietrznych, których procesy budowy są aktualnie w trakcie lub zakończyły się wydaniem pozwolenia na loty.

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

Brak danych

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Prezes Urzędu Lotnictwa	1 podmiot		normatywne, bezpośrednie



JST																			
pozostałe jednostki (oddzielnie)																			
Źródła finansowania																			
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	brak wpływu na sektor finansów publicznych																		

### 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								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
Niemierzalne									
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń.	Nowelizacja podniesie poziom bezpieczeństwa poprzez uwzględnienie wymagań EASA w zakresie zdolności do lotu w przepisach krajowych.								

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

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

tak  
 nie  
 nie dotyczy

zmniejszenie liczby dokumentów  
 zmniejszenie liczby procedur  
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy  
 inne:

zwiększenie liczby dokumentów  
 zwiększenie liczby procedur  
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy  
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.

tak  
 nie  
 nie dotyczy

Komentarz: Zmniejszenie obowiązków Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w związku ze zmniejszeniem liczby procedur. Oczekiwany efekt jest jasność i spójność przepisów.

### 9. Wpływ na rynek pracy

Nie dotyczy

### 10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne  
 sytuacja i rozwój regionalny  
 inne:

demografia  
 mienie państwowe

informatyzacja  
 zdrowie

Omówienie wpływu nie dotyczy

### 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Od dnia wejścia w życie przepisów rozporządzenia.

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

Ze względu na zakres projektowanej regulacji nie jest konieczna ewaluacja efektów projektu.

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

Nie dotyczy