

## ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ<sup>1)</sup>

z dnia .....2012 r.

**w sprawie rejestru cywilnych statków powietrznych oraz znaków i napisów na statkach powietrznych**

Na podstawie art. 42 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933 i 951) zarządza się, co następuje:

### Rozdział 1

#### Przepisy ogólne

§ 1. 1. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowe zasady prowadzenia rejestru cywilnych statków powietrznych, tryb składania wniosków o wpis do rejestru cywilnych statków powietrznych, zgłaszania zmiany danych rejestrowych, a także wzór świadectwa rejestracji oraz warunki jego ważności;
- 2) znaki rozpoznawcze oraz inne znaki i napisy dla statków powietrznych wpisanych do rejestru cywilnych statków powietrznych.

2. Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do statków powietrznych, objętych przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, zwanej dalej „ustawą”.

### Rozdział 2

#### Rejestr cywilnych statków powietrznych

§ 2. Rejestr cywilnych statków powietrznych, zwany dalej „rejestrem”, dzieli się na:

- 1) księgi ewidencji znaków rozpoznawczych dla statków powietrznych – zawierające dane, o których mowa w art. 36 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy, niezbędne do ustalenia, jakie znaki rozpoznawcze zostały nadane danemu egzemplarzowi statku powietrznego;
- 2) zbiór dokumentów – zawierający dokumenty wymagane przy wpisywaniu oraz wykreśleniu statku powietrznego z rejestru, w tym dokumenty, o których mowa w art. 37 ust. 2 i 3 ustawy, oraz:

<sup>1)</sup> Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494).

- a) świadectwo zdatności w zakresie hałasu,
- b) pozwolenie radiowe, o którym mowa w art. 143 ust. 1 ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. - Prawo telekomunikacyjne (Dz. U. Nr 171, poz. 1800, z późn. zm.<sup>2)</sup>) na używanie pokładowej stacji lotniczej,
- c) Jednolity Dokument Administracyjny (SAD), o którym mowa w rozporządzeniu Ministra Finansów z dnia 22 kwietnia 2004 r. w sprawie szczegółowych wymogów, jakie powinno spełniać zgłoszenie celne (Dz. U. Nr 94, poz. 902, z późn. zm.<sup>3)</sup>) - dla statków powietrznych sprowadzanych spoza Unii Europejskiej,
- d) wypis z Krajowego Rejestru Sądowego albo Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej, o których mowa w art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2010 r. Nr 220, poz. 1447, z późn. zm.<sup>4)</sup>) w przypadku, gdy właścicielem lub użytkownikiem statku powietrznego jest przedsiębiorca.

§ 3. 1. Wniosek o wpis do rejestru składa się do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem Urzędu”, który weryfikuje wniosek oraz dokumenty, o których mowa w § 2 pkt 2 pod względem poprawności zawartych w nich danych.

2. W przypadku spełnienia wymagań niezbędnych do wydania świadectwa rejestracji, o których mowa w art. 35 ust. 1 i 2 oraz art. 37 ust. 1-5 ustawy, ustala się znaki rozpoznawcze dla danego egzemplarza statku powietrznego, wydaje się świadectwo rejestracji i wpisuje się do rejestru dane, o których mowa w art. 36 ustawy.

3. Wzór świadectwa rejestracji określa załącznik do rozporządzenia.

4. Świadectwo rejestracji traci ważność z chwilą wykreślenia statku powietrznego z rejestru.

§ 4. 1. Zgłoszenie zmiany danych rejestrowych następuje na wniosek właściciela lub upoważnionego przez niego innego użytkownika statku powietrznego w terminie określonym w art. 39 ust. 1 ustawy. Do zgłoszenia dołącza się świadectwo rejestracji.

2. W przypadku zmiany właściciela lub użytkownika statku powietrznego do zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1, dołącza się dokument potwierdzający własność, ograniczone prawo rzeczowe do statku powietrznego lub umowę z użytkownikiem potwierdzającą faktyczne władanie statkiem powietrznym.

3. W przypadku zmian danych technicznych zawartych w świadectwie zdatności do lotu statku powietrznego, właściciel lub upoważniony przez niego użytkownik statku powietrznego do zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1, dołącza dokumenty potwierdzające, że zmiany te zostały

<sup>2)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 273, poz. 2703, z 2005 r. Nr 163, poz. 1362 i Nr 267, poz. 2258, z 2006 r. Nr 12, poz. 66, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 170, poz. 1217, Nr 220, poz. 1600, Nr 235, poz. 1700 i Nr 249, poz. 1834, z 2007 r. Nr 23, poz. 137, Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 556, z 2008 r. Nr 17, poz. 101 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 11, poz. 59, Nr 18, poz. 97 i Nr 85, poz. 716, z 2010 r. Nr 81, poz. 530, Nr 86, poz. 554, Nr 106, poz. 675, Nr 182, poz. 1228, Nr 219, poz. 1443, Nr 229, poz. 1499 i Nr 238, poz. 1578 oraz z 2011 r. Nr 102, poz. 586 i 587, Nr 134, poz. 779, Nr 153, poz. 903, Nr 171, poz. 1016, Nr 233, poz. 1381 i Nr 234, poz. 1390.

<sup>3)</sup> Zmiany rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 232, poz. 2331, z 2005 r., Nr 83, poz. 720 z 2007 r. Nr 130, poz. 907 i Nr 210, poz. 1529, z 2009 r. Nr 91, poz. 743, z 2010 r. Nr 105, poz. 660 i Nr 244, poz. 1629 oraz z 2011 r. Nr 129, poz. 738.

<sup>4)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2010 r. Nr 182, poz. 1228 i Nr 239, poz. 1593, z 2011 r. Nr 85, poz. 459, Nr 106, poz. 622, Nr 112, poz. 654, Nr 120, poz. 690, Nr 131, poz. 764, Nr 132, poz. 766, Nr 153, poz. 902, Nr 163, poz. 981, Nr 171, poz. 1016, Nr 199, poz. 1175, Nr 204, poz. 1195 i Nr 232, poz. 1378.

zatwierdzone przez Prezesa Urzędu albo Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), jeżeli zmiany te wymagają takiego zatwierdzenia.

4. W przypadku zmian danych, o których mowa w ust. 1 i 3, użytkownik statku powietrznego inny niż właściciel dołącza do zgłoszenia zgodę właściciela statku powietrznego na zgłoszenie zmian danych rejestrowych.

5. Zgłoszenie zmiany danych rejestrowych, o których mowa w ust. 1, skutkuje dokonaniem przez Prezesa Urzędu adnotacji w świadectwie rejestracji w przypadku wpisu lub zmiany wpisu użytkownika, wpisu lub zmiany wpisu zastawów lub wydaniem nowego świadectwa rejestracji w przypadku zmiany właściciela lub zmiany znaków rozpoznawczych.

### **Rozdział 3**

#### **Znaki rozpoznawcze oraz inne znaki i napisy na statkach powietrznych**

§ 5. 1. Znakiem rozpoznawczym jest znak przynależności państwowej oraz znak rejestracyjny. Znak rozpoznawczy składa się z grupy liter lub cyfr albo liter i cyfr.

2. Znakiem polskiej przynależności państwowej są litery „SP”.

3. Znak przynależności państwowej umieszcza się przed znakiem rejestracyjnym. Oba znaki rozdziela się poziomą kreską.

4. Samoloty, wiroplaty, balony i sterowce otrzymują znak rejestracyjny złożony z grupy trzech liter.

5. Szybowce i motoszybowce otrzymują znak rejestracyjny złożony z grupy czterech cyfr.

6. Znak rejestracyjny składający się z liter nie może zaczynać się od litery Q oraz tworzyć grupy liter sygnału niebezpieczeństwa SOS lub podobnych sygnałów, a także grupy liter: XXX, PAN i TTT oraz zawierać liter: J, Ł, A, E, Ń, Ó, Ż, Ż, Ć, Ś.

§ 6. 1. Do oznakowania statków powietrznych używa się wielkich liter alfabetu łacińskiego i cyfr arabskich. Litery i cyfry powinny być proste, bez ozdób.

2. Szerokość każdej litery lub cyfry (oprócz litery I, M, W i cyfry 1) i długość poziomej kreski powinna stanowić 4/6 wysokości litery lub cyfry; szerokość litery I powinna stanowić 1/6 wysokości litery, szerokość litery M – 5/6 wysokości litery, szerokość litery W – 6/6 wysokości litery, szerokość cyfry 1 – 2/6 wysokości cyfry. Wysokość liter i cyfr powinna być jednakowa.

3. Litery, cyfry i kreski poziome powinny być wykonane pełnymi liniami i posiadać kolor wyraźnie kontrastujący z kolorem tła. Grubość linii powinna wynosić 1/6 wysokości litery lub cyfry.

4. Każda litera i cyfra powinna być oddzielona od innej poprzedniej lub następnej odstępem nie mniejszym niż 1/4 szerokości litery lub cyfry. Kreska pozioma powinna być w tym zakresie traktowana jak litera lub cyfra.

§ 7. Litery i cyfry należące do tej samej grupy znaków rozpoznawczych powinny mieć tę samą wielkość.

§ 8. Wysokość znaków rozpoznawczych umieszczonych na statkach powietrznych lżejszych od

powietrza nie może być mniejsza niż 50 cm.

§ 9. 1. Wysokość znaków rozpoznawczych umieszczonych na skrzydłach statków powietrznych cięższych od powietrza nie może być mniejsza niż 50 cm.

2. Znaki na kadłubie lub analogicznej konstrukcji nie mogą sięgać do linii konturowej kadłuba lub analogicznej konstrukcji i ich wysokość nie może być mniejsza niż 30 cm.

§ 10. W przypadku, gdy statek powietrzny cięższy od powietrza nie posiada elementów konstrukcyjnych odpowiadających elementom określonym w § 9, wymiary znaków rozpoznawczych powinny zapewnić identyfikację statku powietrznego.

§ 11. Znaki rozpoznawcze powinny być namalowane na statku powietrznym lub naniesione w inny sposób zapewniający podobny stopień ich trwałości. Znaki te powinny być utrzymane w czystości i zawsze widoczne.

§ 12. 1. Znaki rozpoznawcze na sterowcu umieszcza się na korpusie lub na powierzchni statecznika. W przypadku, gdy znaki nanoszone są na korpusie, umieszcza się je z obu stron wzdłuż sterowca oraz na górnej powierzchni wzdłuż osi symetrii. Jeżeli znaki nanoszone są na powierzchni statecznika, powinny być umieszczone na stateczniku poziomym i pionowym. Znaki na stateczniku poziomym rozmieszczane są na górnej powierzchni prawej połowy i na dolnej powierzchni lewej połowy, przy czym górna część liter i cyfr powinna być skierowana w stronę krawędzi natarcia. Znaki na stateczniku pionowym umieszcza się na każdej stronie, w dolnej części statecznika, przy czym litery rozmieszczone są poziomo.

2. Znaki rozpoznawcze na balonie kulistym umieszcza się w dwóch przeciwległych miejscach, położonych w pobliżu największego obwodu poziomego.

3. Znaki rozpoznawcze na balonie niekulistym umieszcza się po każdej jego stronie, w miejscach położonych w pobliżu linii maksymalnego przekroju poprzecznego balonu, bezpośrednio nad pasem podwieszenia lub nad punktami mocowania lin podwieszenia kosza.

4. Boczne znaki rozpoznawcze na statkach powietrznych lżejszych od powietrza umieszcza się w taki sposób, aby były widoczne z obu stron zarówno z powietrza, jak i z ziemi.

§ 13. 1. Na statkach powietrznych cięższych od powietrza znaki rozpoznawcze nanosi się w jednym miejscu, na dolnej powierzchni konstrukcji skrzydła. Powinny być one umieszczone na lewej połowie powierzchni dolnej konstrukcji skrzydła, chyba że przekraczają szerokość całej dolnej powierzchni struktury skrzydła. W miarę możliwości znaki rozmieszcza się w jednakowej odległości od krawędzi natarcia i splywu skrzydła. Górna część liter i cyfr powinna być zwrócona ku krawędzi natarcia skrzydła.

2. Na statkach powietrznych cięższych od powietrza znaki rozpoznawcze umieszcza się albo na każdym boku kadłuba lub analogicznej konstrukcji pomiędzy skrzydłami i usterzeniem ogonowym, albo na górnej połowie płaszczyzn pionowych usterzenia ogonowego. W przypadku, gdy znaki umieszcza się na pojedynczym usterzeniu pionowym, należy je umieszczać po obu jego stronach.

Jeżeli statek powietrzny ma więcej niż jedno usterzenie pionowe, znaki należy umieszczać na zewnętrznych powierzchniach tego usterzenia.

§ 14. Jeżeli w konstrukcji statku powietrznego cięższego od powietrza brakuje elementów, o których mowa w § 13, znaki rozpoznawcze należy umieścić w sposób zapewniający identyfikację statku powietrznego.

§ 15. Inne niż znaki rozpoznawcze znaki i napisy mogą być umieszczane na statkach powietrznych pod warunkiem, że:

- 1) nie znajdują się na powierzchni wyznaczonej przez zewnętrzne kontury znaków rozpoznawczych;
- 2) ich odległości od znaków rozpoznawczych nie są mniejsze niż 50 cm;
- 3) ich wielkość nie będzie większa niż 0,8 wielkości znaków rozpoznawczych, jeżeli będą umieszczone w jednej linii ze znakami rozpoznawczymi.

§ 16. 1. Na statkach powietrznych, z wyjątkiem szybowców i motoszybowców, umieszcza się tabliczkę tożsamości z uwidocznionym na niej co najmniej znakiem rozpoznawczym.

2. Napis na tabliczce powinien być wyryty do głębokości nie mniejszej niż 1 mm; wysokość znaków napisu powinna wynosić co najmniej 15 mm.

3. Tabliczka powinna być wykonana z metalu ogniotrwałego lub innego materiału ognioodpornego posiadającego odpowiednie właściwości fizyczne i umocowana na statku powietrznym w miejscu dobrze widocznym w pobliżu głównego wejścia.

#### **Rozdział 4** **Przepisy końcowe**

§ 17. 1. Świadczenia rejestracji wydane na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują ważność.

2. Do postępowań wszczętych i niezakończonych przed wejściem w życie rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe.

§ 18. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 czerwca 2003 r. w sprawie szczegółowych zasad prowadzenia rejestru cywilnych statków powietrznych oraz znaków i napisów na statkach powietrznych (Dz. U. Nr 109, poz. 1034).

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

**Minister Transportu, Budownictwa  
i Gospodarki Morskiej**

Załącznik do rozporządzenia  
 Ministra Transportu,  
 Budownictwa i Gospodarki Morskiej  
 z dnia .....(poz. ....)

Wzór świadectwa rejestracji

A. Typ - nazwa: <i>Type - name:</i> ..... B. Oznaczenie fabr.: <i>Manufacturer's designation:</i> .....		C. Klasa: <i>Class of aircraft:</i> ..... D. Nr rej.: <i>No. registration:</i> .....
<p><b>RZECZPOSPOLITA POLSKA</b>  <b>Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego</b></p> <p><b>REPUBLIC OF POLAND</b>  <b>President of the Civil Aviation Authority</b></p> <p><b>ŚWIADECTWO REJESTRACJI</b>  <b>CERTIFICATE OF REGISTRATION</b></p>		
1. Znaki przynależności państwowej i znaki rejestracyjne: <i>Nationality and Registration Marks:</i> .....	2. Wytwórca statku powietrznego: <i>Aircraft manufacturer:</i> .....	3. Seria i nr fabryczny: <i>Serial number:</i> .....
4. Nazwisko i imię (nazwa) właściciela/użytkownika: <i>Name of owner/user:</i> ..... 5. Adres właściciela/użytkownika: <i>Address of owner/user:</i> .....		
6. Niniejszym stwierdza się, że powyższy statek powietrzny został wpisany do rejestru cywilnych statków powietrznych dnia ..... zgodnie z Konwencją o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisaną w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 z późn. zm.) oraz na podstawie art. 37 ust. 6 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933, z późn. zm. ....). <i>This is to certify, that the above described aircraft has been entered into Civil Aircraft Register of the Republic of Poland on ..... in accordance with the Convention on International Civil Aviation dated 7th December 1944 (OJL from 1959 No 35, item 212) and Article 37, par. 6 of the Act of 3rd July 2002 - Aviation Law (Official Journal of Laws .....).</i>		
Warszawa, dnia ..... <i>Warsaw</i>	(m.p.) (stamp)	Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego <i>President of the Civil Aviation Authority</i>

**E. Adnotacje:**  
*Annotations:*

A large, empty rectangular box with a thin black border, intended for handwritten or typed annotations. It occupies most of the upper half of the page.

## UZASADNIENIE

### I. Potrzeba i Cel wydania rozporządzenia

Projektowane rozporządzenie należy wydać z uwagi na zmiany ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze wprowadzone ustawą z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy - Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. Nr 170, poz. 1015), która weszła w życie w dniu 18 września 2011 r. Należy zauważyć, że wprawdzie treść upoważnienia ustawowego nie uległa zmianie natomiast zmieniły się przepisy Prawa lotniczego mające wpływ na treść aktu wykonawczego. Ułatwiona zostanie procedura rejestracji statku powietrznego ze względu na zmianę wymagań związanych z zakresem składanych dokumentów technicznych takich jak świadectwo eksportowe oraz formularz EASA 52 (oświadczenie o zgodności statku powietrznego), o których mowa w rozporządzeniu 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 wyposażenia w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz. Urz. UE L 224 z 21.08.2012 r.).

### II. Zakres regulacji

Projektowane przepisy dotyczą szczegółowych zasad prowadzenia rejestru cywilnych statków powietrznych, trybu składania wniosków o wpis do rejestru cywilnych statków powietrznych, zgłaszania zmiany danych rejestrowych, a także wzoru świadectwa rejestracji oraz warunków jego ważności, znaków rozpoznawczych oraz innych znaków i napisów dla statków powietrznych wpisanych do rejestru cywilnych statków powietrznych. Przepisy projektowanego rozporządzenia nie dotyczą statków powietrznych wyłączonych na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

§ 2 projektowanego rozporządzenia określa, jakie statki powietrzne podlegają wpisowi do rejestru cywilnych statków powietrznych. Są to: samoloty, wiroplaty, w tym śmigłowce i wiatrakowce, sterowce, balony – z wyłączeniem bezzałogowych oraz szybowce i motoszybowce. Do rejestru nie będą wpisywane spadochrony ratownicze.

§ 3 projektowanego rozporządzenia określa podział rejestru, który dzieli się na: księgi ewidencji znaków rozpoznawczych dla statków powietrznych oraz zbiór dokumentów. Księgi ewidencji znaków rozpoznawczych dla statków powietrznych zawierają dane, o których mowa art. 35 ust. 1 oraz art. 36 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze niezbędne do ustalenia, jakie znaki rozpoznawcze zostały nadane danemu egzemplarzowi statku powietrznego. Zbiór dokumentów zawiera dokumenty wymagane przy wpisywaniu statku powietrznego do rejestru, w tym dokumenty dotyczące zmiany danych, o których mowa w art. 35 ust. 2 oraz art. 37 ustawy, wpisanych do rejestru oraz wykreślenia statku powietrznego z rejestru, a także:

- a) świadectwo zdolności w zakresie hałasu,



- b) pozwolenie radiowe, o którym mowa w art. 143 ust. 1 ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. - Prawo telekomunikacyjne (Dz. U. Nr 171, poz. 1800, z późn. zm.) na używanie pokładowej stacji lotniczej,
- c) Jednolity Dokument Administracyjny (SAD), o którym mowa w rozporządzeniu Ministra Finansów z dnia 22 kwietnia 2004 r. w sprawie szczegółowych wymogów, jakie powinno spełniać zgłoszenie celne (Dz. U. Nr 94, poz. 902 z późn. zm.) - dla statków powietrznych sprowadzanych spoza Unii Europejskiej,
- d) wypis z Krajowego Rejestru Sądowego albo Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej, o których mowa w art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. Nr 220, poz. 1447, z późn. zm.) w przypadku gdy właścicielem lub użytkownikiem statku powietrznego jest przedsiębiorca;
- e) fotografie statku powietrznego:
  - 2 fotografie danego egzemplarza statku powietrznego (z przodu i z boku) - w przypadku samolotów i śmigłowców,
  - 1 fotografię danego egzemplarza statku powietrznego - w przypadku sterowców, balonów, szybowców i motoszybowców.

§ 4 projektowanego rozporządzenia określa tryb składania wniosków o wpis do rejestru statków powietrznych poprzez odwołanie do art. 63 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm). Ponadto rozporządzenie określa w rozdziale 3 znaki rozpoznawcze oraz inne znaki i napisy na statkach powietrznych. Projektowane rozporządzenie określa również wzór świadectwa rejestracji statku powietrznego (załącznik do rozporządzenia).

W związku z tym, że ustawa z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy - Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 170, poz. 1015) wprowadzająca upoważnienie do rozporządzenia, weszła w życie 18 września 2011 r. rozporządzenie powinno wejść w życie po upływie 14 dni od dnia jego ogłoszenia. Wejście w życie projektowanych przepisów nie wpłynie na działalność użytkowników statków powietrznych, których dotyczy będzie rozporządzenie w taki sposób aby zachodziła konieczność zastosowania dłuższego terminu *vacatio legis*.

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.) projektodawca nie przewiduje, aby projektowane przepisy miały wpływ na sektor finansów publicznych, w tym na zwiększenie wydatków lub zmniejszenie dochodów jednostek sektora finansów publicznych.

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. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.), zatem nie podlega ono notyfikacji.

Stosownie do postanowień § 11a ust. 1 i ust. 2 pkt 1 uchwały Nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. - Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.), projekt

rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

W opinii projektodawców, regulacja nie mieści się w zakresie przedmiotowym zagadnień podlegających konsultacjom z Europejskim Bankiem Centralnym, zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady z dnia 29 czerwca 1998 r. (98/415/WE).

### **III. Ocena skutków regulacji (OSR)**

#### **1. Podmioty, na które oddziałuje przedmiotowe rozporządzenie:**

- 1) właściciele i użytkownicy statków powietrznych;
- 2) Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

#### **2. Konsultacje społeczne:**

Projektowane rozporządzenie zostało zamieszczone na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego, o czym informacja została przekazana do następujących przedstawicieli środowiska lotniczego oraz podmiotów:

- 1) PLL "LOT" S.A.;
- 2) EuroLOT S.A.;
- 3) SPZOZ LOTNICZE POGOTOWIE RATUNKOWE;
- 4) EXIN Sp.z o.o.;
- 5) SprintAir S.A.;
- 6) SkyTaxi Sp. z o.o.;
- 7) Enter Air Sp. z o.o.;
- 8) Jet Air Sp. z o.o.;
- 9) SKY ADVENTURE Sp. z o.o.;
- 10) Blue Jet Sp. z o.o.;
- 11) Fly Jet Sp. z o.o.;
- 12) IBEX U.L. Sp. z o.o.;
- 13) Hi Flyer Polska Sp. z o.o.;
- 14) AD ASTRA Executive Charter S.A.;
- 15) Small Planet Airlines Sp. z o.o.;
- 16) Aeroklub Polski;
- 17) Aeroklub Białostocki;
- 18) Aeroklub Bydgoski;
- 19) Aeroklub Częstochowski;
- 20) Aeroklub Gdański;
- 21) Aeroklub Jeleniogórski;
- 22) Aeroklub Kielecki;
- 23) Aeroklub Krakowski;
- 24) Aeroklub Lubelski;

- 25) Aeroklub Podhalański;
- 26) Aeroklub Ostrowski;
- 27) Aeroklub Podkarpacki;
- 28) Aeroklub Pomorski;
- 29) Aeroklub Poznański;
- 30) Aeroklub Warmińsko-Mazurski;
- 31) Aeroklub Włocławski;
- 32) Aeroklub Ziemi Lubuskiej;
- 33) Aeroklub Ziemi Mazowieckiej;
- 34) Centralna Szkoła Szybowcowa Aeroklubu Polskiego;
- 35) EADS PZL Warszawa Okęcie;
- 36) GB Aerocharter Sp. z o.o.;
- 37) Gwiazda PPHU;
- 38) Heli Invest Sp. z o.o.;
- 39) KTL AOPA POLAND;
- 40) Stowarzyszenie Lotnictwa Eksperymentalnego;
- 41) NORMAL-Piotr Jafernik;
- 42) Lotnicza Amatorska Federacja Rzeczypospolitej Polskiej;
- 43) PZL-Świdnik S.A.;
- 44) Sky Poland Sp. z o.o.;
- 45) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej;
- 46) Przedsiębiorstwo Instalacji Przemysłowych i Sanitarnych ALSI;
- 47) Forum Związków Zawodowych;
- 48) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 49) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan;
- 50) Business Centre Club - Związek Pracodawców;
- 51) Związek Rzemiosła Polskiego.

Podczas konsultacji społecznych uwagi do projektu zostały zgłoszone przez Polskie Linie Lotnicze LOT S.A. oraz Lotnicze Pogotowie Ratunkowe.

Polskie Linie Lotnicze LOT S.A. zgłosiły uwagę do § 3 pkt 2 lit. c dotyczącego jednolitego dokumentu administracyjnego (SAD), który jest wymagany przy wpisywaniu oraz wykreśleniu statku powietrznego z rejestru. Zdaniem PLL LOT S.A. wymóg, że SAD musi być dostarczony w momencie rejestracji może być niemożliwy do spełnienia, jeżeli odbiór statku powietrznego odbywa się poza granicą RP. Cło płacone jest po przylocie. Uwaga ta nie może zostać uwzględniona w projekcie rozporządzenia, który precyzuje tylko w tym zakresie postanowienia art. 37 ust. 3 pkt 5 lit. a ustawy, który przewiduje, że do zgłoszenia o wpis do rejestru statków powietrznych należy dołączyć zaświadczenie wydane przez właściwy organ potwierdzające uiszczenie podatku od towarów i usług od statków powietrznych sprowadzanych z państw członkowskich Unii Europejskiej. Dokument celny SAD klient otrzymuje dopiero po przekroczeniu granicy RP i odbyciu odprawy celnej. W praktyce w przypadku rejestracji SP poza

granicami UE klient składa oświadczenie o dostarczeniu do RCSP dokumentu SAD po wprowadzeniu SP w polski obszar celny.

Nieuwzględniona została uwaga PLL LOT S.A. dotycząca tego, że projekt rozporządzenia nie precyzuje co jest pierwsze rejestracja, czy świadectwo zdatności do lotu. Dokumentem równoważnym dla świadectwa zdatności do lotu jest eksportowe świadectwo zdatności do lotu (dla SP sprowadzanych spoza obszaru UE), które zgodnie z art. 37 ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze można dołączyć do zgłoszenia o wpis do rejestru.

Odnosnie uwagi PLL LOT S.A., jak również uwagi zgłoszonej przez Lotnicze Pogotowie Ratunkowe dotyczącej litery „J” to zdaniem ULC nie ma potrzeby rozszerzania znaków rejestracyjnych o literę „J”. Od 1945 r. litera „J” nie jest używana w alfabecie lotniczym do przydzielania znaków rozpoznawczych w polskim lotnictwie cywilnym. Bez litery „J” mamy ok. 15600 kombinacji znaków rejestracyjnych, a statków powietrznych aktualnie wpisanych do rejestru jedynie ok. 1500 (wykorzystujących kombinację trzech liter), co stanowi ok. 10% dostępnych kombinacji. Wobec powyższego, nie ma potrzeby rozszerzania znaków rejestracyjnych o literę „J” (zwiększyłoby to pulę znaków rejestracyjnych do ok. 16900 kombinacji).

Odrzucona została uwaga Lotniczego Pogotowia Ratunkowego dotycząca § 18 ust. 3 odnośnie umieszczenia na statku powietrznym tabliczki. LPR zaproponował, aby dopisać, że tabliczka może być umieszczona również w innym miejscu uzgodnionym z Prezesem Urzędu, jeśli statek powietrzny nie posiada elementów konstrukcyjnych, odpowiednich do zamocowania tabliczki w pobliżu głównego wejścia. Zdaniem ULC propozycja LPR powinna być odrzucona. Obecny zapis jest dostateczny i zgodny z Załącznikiem 7 ICAO. Zapis sformułowany jak w propozycji LPR mógłby skutkować koniecznością zgłoszenia poważnego odstępstwa od analogicznego przepisu w Załączniku 7.

Odrzucona została propozycja Lotniczego Pogotowia Ratunkowego dodania w § 3 pkt 1 lit e i f informacji o uprzednim zarezerwowaniu znaków rozpoznawczych, z uwagi na to, że § 3 projektu dotyczy jedynie informacji o dokumentach jakie powinny być zawarte w zbiorze dokumentów rejestru, a nie czynności zarezerwowania znaków rozpoznawczych, do której projekt rozporządzenia w ogóle się nie odnosi.

Uwzględniona została uwaga Lotniczego Pogotowia Ratunkowego dotycząca § 11. Należy zauważyć, że przepis dotyczący odległości znaków od krawędzi natarcia i splotu skrzydła jest inkorporowany z pkt 3.3.1 Załącznika 7 do Konwencji Chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, który stanowi, że: „W miarę możliwości znaki rozmieszczane są na jednakowej odległości od krawędzi natarcia i splotu skrzydła”. Załącznik 7 zawiera więc bardziej elastyczny wymóg poprzez sformułowanie „w miarę możliwości”, co uwzględnia skrzydła o obrysie trapezowym, zmiennym czy też eliptycznym. W związku z powyższym w projekcie została zmieniona treść przepisu z: „znaki rozmieszcza się” na: „w miarę możliwości znaki rozmieszczane są”. Będzie to korzystne pod kątem uniknięcia wątpliwości posiadaczy statków powietrznych o wspomnianych obrysach i jednocześnie będzie zgodne w 100% z analogicznym przepisem Załącznika 7 ICAO.

**3. Wpływ na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wejście w życie niniejszego rozporządzenia nie spowoduje skutków finansowych dla sektora finansów publicznych. Nie będzie miało również wpływu na poziom obciążeń administracyjnych Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, ponieważ nie będzie wiązało się z dodatkowymi czynnościami administracyjnymi.

**4. Wpływ na rynek pracy**

Wejście w życie niniejszego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

**5. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie niniejszego rozporządzenia nie będzie mieć wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

**6. Wpływ na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie niniejszego rozporządzenia nie będzie mieć wpływu na sytuację i rozwój regionalny.

