

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾

z dnia.....2014 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków

Na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393 oraz z 2014 r. poz. 768) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 marca 2013 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz. U. poz. 440 oraz z 2014 r. poz. 1288) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 2:

a) w ust. 1 w pkt 1:

– lit. d otrzymuje brzmienie:

„d) bezzałogowych statków powietrznych o maksymalnej masie startowej nie większej niż 150 kg, używanych wyłącznie w celach rekreacyjnych lub sportowych, zwanych dalej „modelami latającymi”,

– lit. f otrzymuje brzmienie:

„f) bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 25 kg używanych wyłącznie w operacjach w zasięgu wzroku operatora w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe;”

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Wyłącza się zastosowanie do:

¹⁾ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1257).

- 1) statków powietrznych, o których mowa w ust. 1 pkt 1, przepisów wydanych na podstawie art. 119 ustawy w zakresie obowiązków związanych z wykonywaniem lotów w strefie nadgranicznej;
- 2) modeli latających oraz bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 25 kg używanych wyłącznie w operacjach w zasięgu wzroku operatora przepisów wydanych na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1 ustawy z uwzględnieniem przepisów określonych w załączniku nr 6 i 6a rozporządzenia.”,

c) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Wyłącza się zastosowanie do modeli latających oraz bezzałogowych statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 150 kg używanych wyłącznie w operacjach w zasięgu wzroku operatora, przepisy wydane na podstawie art. 121 ust. 6 pkt 1 ustawy oraz przepisy art. 126 ust. 2–5 ustawy, z uwzględnieniem przepisów określonych w załączniku nr 6 i 6a do rozporządzenia.”,

d) ust. 9 otrzymuje brzmienie:

„9. Wyłącza się z obowiązku powiadamiania Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, o którym mowa w art. 123 ust. 1d ustawy, statki powietrzne, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. a, b, d oraz f, pod warunkiem, że w pokazach lotniczych uczestniczą wyłącznie te statki.”,

e) dodaje się ust. 10 i 11 w brzmieniu:

„10. Wyłącza się zastosowanie do bezzałogowych statków powietrznych, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. f, na uwięzi nieposiadających napędu przepisów art. 94 ust. 9 ustawy z uwzględnieniem przepisów określonych w załączniku nr 6a do rozporządzenia.

11. Wyłącza się zastosowanie do bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej większej niż 25 kg i nie większej niż 150 kg przepisów art. 53a ust. 2 pkt 1 ustawy.”;

2) w § 4 w ust. 1:

a) pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) modeli latających – w załączniku nr 6 do rozporządzenia;”,

b) dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

„7) bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 150 kg używanych wyłącznie w operacjach w zasięgu wzroku operatora – w załączniku nr 6a do rozporządzenia.”;

- 3) załącznik nr 6 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 1 do rozporządzenia;
- 4) po załączniku 6 dodaje się załącznik 6a w brzmieniu określonym w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

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

MINISTER

INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

W porozumieniu:

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

MINISTER SPRAW

WEWNĘTRZNYCH

MINISTER SPORTU I TURYSTYKI

Załączniki do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury i Rozwoju
z dnia (Dz. U. poz. ...)

Załącznik nr 1

Modele latające

Rozdział 1

Zastosowanie

- 1.1. Przepisy załącznika stosuje się do bezzałogowych statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 150 kg, używanych wyłącznie w operacjach w zasięgu wzroku w celach rekreacyjnych lub sportowych, zwanych dalej „modelami latającymi”.
- 1.2. Na uzasadniony wniosek, w szczególności w przypadkach wykonywania lotów pokazowych lub rekordowych, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego może zwolnić zainteresowany podmiot od obowiązku spełnienia niektórych wymagań załącznika, z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa.

Rozdział 2

Określenia

2. Użyte w załączniku określenia oznaczają:

- 1) AIP Polska – publikację wydawaną przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej, zawierającą informacje lotnicze o charakterze trwałym, istotne dla żeglugi powietrznej, dotyczące Rejonu Informacji Powietrznej Warszawa (FIR Warszawa);
- 2) strefa ATZ – (Aerodrome Traffic Zone) – strefę ruchu lotniskowego;
- 3) strefa CTR – (Control Zone) – strefę kontrolowaną lotniska;
- 4) strefa D – (Danger Area) – strefę niebezpieczną;
- 5) AGL – (Above Ground Level) – wysokość nad poziomem terenu;
- 6) strefa MATZ – (Military Aerodrome Traffic Zone) – strefę ruchu lotniczego lotniska wojskowego;
- 7) strefa MCTR – (Military Control Area) – strefę kontrolowaną lotniska wojskowego;

- 8) model latający na uwięzi – model latający na uwięzi połączonej ze stałym lub ruchomym punktem podłoża;
- 9) obserwator – osobę wyznaczoną przez operatora, która poprzez obserwację wzrokową modelu latającego nieuzbrojonym okiem pomaga operatorowi w określaniu położenia w przestrzeni powietrznej modelu latającego oraz w zapewnieniu bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, osób zwierząt lub mienia;
- 10) operator – osobę zdalnie pilotującą model latający;
- 11) strefa P – (Prohibited Area) – strefę zakazaną;
- 12) strefa R – (Restricted Area) – strefę o ograniczonym ruchu lotniczym;
- 13) loty FPV – (First Person View) – operacje lotnicze, w których operator pilotuje model latający nie utrzymując stałego, bezpośredniego kontaktu wzrokowego z modelem latającym, a określając jego położenie w przestrzeni powietrznej przez obraz rejestrowany i przekazywany w czasie rzeczywistym na ziemię przez urządzenia zamontowane na pokładzie modelu latającego;
- 14) loty w zasięgu wzroku operatora – operacje lotnicze dzielące się na:
 - a) loty VLOS – (Visual Line Of Sight) – operacje lotnicze realizowane w odległości poziomej nie większej niż 500 m od operatora i do wysokości nie większej niż 150 m (500 ft) AGL;
 - b) loty EVLOS – (Extended Visual Line Of Sight) – operacje lotnicze realizowane w odległości poziomej większej niż 500 m od operatora i na wysokości większej niż 150 m (500 ft) AGL.

Rozdział 3

Odpowiedzialność

3. Operator:
 - 1) zapewnia, aby każdy model latający będący w jego dyspozycji był używany w sposób niestwarzający zagrożenia dla osób, mienia lub innych użytkowników przestrzeni powietrznej;
 - 2) pilotuje model latający w sposób umożliwiający uniknięcie kolizji z innym statkiem powietrznym;
 - 3) zapewnia, że model latający, którym wykonuje lot daje pierwszeństwo drogi załogowym statkom powietrznym;

- 4) ponosi odpowiedzialność za decyzję o wykonaniu lotu oraz jego poprawność, a wyznaczenie i udział obserwatora w wykonywaniu lotów nie zwalnia go z odpowiedzialności za bezpieczeństwo wykonywanych operacji lotniczych;
- 5) używa modelu latającego oraz urządzeń sterujących zgodnie z zaleceniami i ograniczeniami określonymi przez producenta, jeżeli zostały opublikowane;
- 6) przed lotem dokonuje kontroli stanu technicznego modelu latającego;
- 7) wykonuje loty jedynie modelem latającym, który jest sprawny technicznie.

Rozdział 4

Zasady wykonywania lotów

4.1. Modelami latającymi wykonuje się jedynie loty VLOS, loty EVLOS oraz loty FPV z zachowaniem następujących warunków:

- 1) w lotach VLOS operator utrzymuje stały, bezpośredni kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem z modelem latającym w celu określenia jego położenia w przestrzeni powietrznej oraz zapewnienia bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, osób, zwierząt lub mienia;
- 2) w lotach EVLOS operator i obserwator utrzymują stały, bezpośredni kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem z modelem latającym, w celu określenia jego położenia w przestrzeni powietrznej oraz zapewnienia bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, osób, zwierząt lub mienia;
- 3) w lotach FPV:
 - a) obserwator utrzymuje stały, bezpośredni kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem z modelem latającym, w celu określenia jego położenia w przestrzeni powietrznej oraz zapewnienia bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, osób, zwierząt lub mienia,
 - b) lot realizowany jest do wysokości nie większej niż 150 m (500 ft) AGL i w odległości poziomej nie większej niż 500 m od operatora;
- 4) zapewniając bezpieczną odległość od osób, mienia lub innych użytkowników przestrzeni powietrznej, w przypadku awarii lub utraty kontroli nad modelem latającym, jednak w odległości poziomej nie mniejszej niż:
 - a) 150 m od granic zabudowy miejscowości, miast, osiedli lub od zgromadzeń osób na wolnym powietrzu,

- b) 150 m od osób, pojazdów, obiektów budowlanych niebędących w dyspozycji lub pod kontrolą operatora w przypadku wykonywania lotów modelami latającymi wyposażonymi w urządzenia rejestrujące obraz lub dźwięk,
 - c) 30 m od osób, pojazdów, obiektów budowlanych niebędących w dyspozycji lub pod kontrolą operatora;
- 5) uwzględniając warunki meteorologiczne oraz informacje o ograniczeniach w ruchu lotniczym;
 - 6) w strefie CTR na warunkach określonych przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej;
 - 7) w strefie ATZ za zgodą zarządzającego daną strefą i na warunkach przez niego określonych;
 - 8) w strefie D, strefie MCTR lub strefie MATZ jedynie za zgodą zarządzającego daną strefą i na warunkach przez niego określonych;
 - 9) w strefie R obejmującej parki narodowe jedynie za zgodą zarządzającego daną strefą i na warunkach przez niego określonych;
 - 10) w strefie P jedynie za zgodą zarządzającego daną strefą i na warunkach przez niego określonych;
 - 11) w przypadku wykonywania lotów w budynkach lub obiektach budowlanych za zgodą zarządzającego danym obiektem i zgodnie z uzgodnionymi z nim zasadami bezpieczeństwa.

4.2. Warunków, o których mowa w pkt 4.1 ppkt 4 lit. a i c, oraz ppkt 6–11, nie stosuje się w przypadku wykonywania lotów modelami latającymi, których masa startowa nie przekracza 0,5 kg w przypadku wykonywania lotów w odległości większej niż 1 km od granicy lotniska lub poza terenem obiektów chronionych przez strefę P i strefę D i do wysokości nie większej niż 20 m lub do wysokości najwyższej przeszkody takiej jak drzewa i obiekty budowlane znajdujące się w promieniu do 100 m od operatora.

4.3. Warunków, o których mowa w pkt 4.1 ppkt 6 i 7, nie stosuje się w przypadku wykonywania lotów modelami latającymi o masie startowej nie większej niż 25 kg w odległości większej niż 6 km od granicy lotniska i do wysokości nie większej niż 100 m AGL.

4.4. Warunków, o których mowa w pkt 4.1 ppkt 1 i 2 oraz ppkt 4 lit. a i c, nie stosuje się w przypadku wykonywania lotów modelami latającymi na uwięzi nie dłuższej niż 100 m nieposiadających napędu.

Bezzałogowe statki powietrzne

Rozdział 1

Zastosowanie

- 1.1. Przepisy załącznika stosuje się do bezzałogowych statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 150 kg, używanych wyłącznie w operacjach w zasięgu wzroku w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe, zwanych dalej „bezzałogowymi statkami powietrznymi”.
- 1.2. Na uzasadniony wniosek, w szczególności w przypadkach wykonywania lotów pokazowych, rekordowych, eksperymentalnych lub doświadczalnych, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego może zwolnić zainteresowany podmiot od obowiązku spełnienia niektórych wymagań załącznika, z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa.

Rozdział 2

Określenia

2. Użyte w załączniku określenia oznaczają:

- 1) AIP Polska – publikację wydawaną przez instytucje zapewniającą służby żeglugi powietrznej, zawierającą informacje lotnicze o charakterze trwałym, istotne dla żeglugi powietrznej, dotyczące Rejonu Informacji Powietrznej Warszawa (FIR Warszawa);
- 2) strefa ATZ – (Aerodrome Traffic Zone) – strefę ruchu lotniskowego;
- 3) bezzałogowy statek powietrzny – zdalnie pilotowany statek powietrzny używany w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe;
- 4) bezzałogowy statek powietrzny na uwięzi – bezzałogowy statek powietrzny na uwięzi połączonej ze stałym lub ruchomym punktem podłoża;
- 5) strefa D – (Danger Area) – strefę niebezpieczną;
- 6) strefa CTR – (Control Zone) – strefę kontrolowaną lotniska;
- 7) AGL – (Above Ground Level) – wysokość nad poziomem terenu;
- 8) strefa MATZ – (Military Aerodrome Traffic Zone) – strefę ruchu lotniczego lotniska wojskowego;

- 9) strefa MCTR – (Military Control Area) – strefę kontrolowaną lotniska wojskowego;
- 10) obserwator – osobę wyznaczoną przez operatora, która poprzez obserwację wzrokową bezzałogowego statku powietrznego nieuzbrojonym okiem pomaga operatorowi w bezpiecznym wykonywaniu lotu;
- 11) operator – osobę zdalnie pilotującą bezzałogowy statek powietrzny;
- 12) strefa P – (Prohibited Area) – strefę zakazaną;
- 13) system falisafe (Radio Link Loss Emergency System) – funkcję systemu sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym, reagującą automatycznie w przypadku utraty sygnału radiowego z nadajnika zdalnego sterowania, umożliwiającą wykonanie automatycznego lądowania awaryjnego lub innych zaprogramowanych czynności mających na celu bezpieczne zakończenie lotu lub zminimalizowanie negatywnych skutków zaistniałej awarii;
- 14) loty w zasięgu wzroku operatora – operacje lotnicze dzielące się na:
 - a) loty VLOS – (Visual Line Of Sight) – operacje lotnicze realizowane w odległości poziomej nie większej niż 500 m od operatora i do wysokości nie większej niż 150m (500 ft) AGL;
 - b) loty EVLOS – (Extended Visual Line Of Sight) – operacje lotnicze realizowane w odległości poziomej większej niż 500 m od operatora i na wysokości większej niż 150m (400 ft) AGL.

Rozdział 3

Odpowiedzialność

3. Operator:

- 1) zapewnia, aby każdy bezzałogowy statek powietrzny będący w jego dyspozycji był używany w sposób niestwarzający zagrożenia dla osób, mienia lub innych użytkowników przestrzeni powietrznej;
- 2) pilotuje bezzałogowy statek powietrzny w sposób umożliwiający uniknięcie kolizji z innym statkiem powietrznym;
- 3) zapewnia, że bezzałogowy statek powietrzny, którym wykonuje lot daje pierwszeństwo drogi załogowym statkom powietrznym;
- 4) ponosi odpowiedzialność za decyzję o wykonaniu lotu oraz jego poprawność, a wyznaczenie i udział obserwatora w wykonywaniu lotów nie zwalnia go z odpowiedzialności za bezpieczeństwo wykonywanych operacji lotniczych;

- 5) używa bezzałogowego statku powietrznego oraz urządzeń sterujących zgodnie z zaleceniami i ograniczeniami określonymi przez producenta, jeżeli zostały opublikowane;
- 6) przed lotem dokonuje kontroli stanu technicznego bezzałogowego statku powietrznego;
- 7) wykonuje loty jedynie bezzałogowym statkiem powietrznym, który jest sprawny technicznie.

Rozdział 4

Zasady wykonywania lotów

4.1. Loty bezzałogowymi statkami powietrznymi wykonuje się jedynie w lotach VLOS lub lotach EVLOS z zachowaniem następujących warunków:

- 1) w lotach VLOS operator utrzymuje stały, bezpośredni kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem z bezzałogowym statkiem powietrznym w celu określenia jego położenia w przestrzeni powietrznej oraz zapewnienia bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, osób, zwierząt lub mienia;
- 2) w lotach EVLOS operator i obserwator utrzymują stały, bezpośredni kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem z bezzałogowym statkiem powietrznym, w celu określenia jego położenia w przestrzeni powietrznej oraz zapewnienia bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, osób, zwierząt lub mienia;
- 3) zapewniając ciągłą i pełną kontrolę lotu, w szczególności przez zdalne sterowanie przy użyciu fal radiowych;
- 4) zapewniając bezpieczną odległość od osób, mienia lub innych użytkowników przestrzeni powietrznej, w przypadku awarii lub utraty kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym, jednak w odległości poziomej nie mniejszej niż 30 m od osób, pojazdów, budynków i obiektów budowlanych niebędących w dyspozycji lub pod kontrolą operatora;
- 5) uwzględniając warunki meteorologiczne oraz informacje o ograniczeniach w ruchu lotniczym;
- 6) w strefie CTR na warunkach określonych przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej;
- 7) w strefie ATZ za zgodą zarządzającego lotniskiem lub lądowiskiem i na warunkach przez niego określonych;

- 8) w strefie D, strefie MCTR lub strefie MATZ jedynie za zgodą lub na potrzeby zarządzającego daną strefą i na warunkach przez niego określonych;
 - 9) w strefie R obejmującej parki narodowe jedynie za zgodą lub na potrzeby zarządzającego daną strefą i na warunkach przez niego określonych;
 - 10) w strefie P jedynie za zgodą lub na potrzeby zarządzającego daną strefą i na warunkach przez niego określonych;
 - 11) w przypadku wykonywania lotów w obiektach budowlanych za zgodą zarządzającego danym obiektem i zgodnie z uzgodnionymi z nim zasadami bezpieczeństwa.
- 4.2. Warunków, o których mowa w pkt 4.1 ppkt 6 i 7, nie stosuje się w przypadku wykonywania lotów bezzałogowymi statkami powietrznymi o masie startowej nie większej niż 25 kg w odległości większej niż 6 km od granicy lotniska i do wysokości nie większej niż 100 m AGL.
- 4.3. Warunków, o których mowa w pkt 4.1 ppkt 1–4, nie stosuje się w przypadku wykonywania lotów bezzałogowymi statkami powietrznymi będącymi bezzałogowymi statkami powietrznymi na uwięzi nie dłuższej niż 100 m, nieposiadającymi napędu.

Rozdział 5

Zasady eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych

- 5.1. Warunkiem eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych jest:
- 1) oznaczenie wszystkich, użytkowanych przez podmiot statków powietrznych poprzez umieszczenie na powierzchni statku powietrznego tabliczki znamionowej zawierającej nazwę podmiotu będącego właścicielem statku powietrznego;
 - 2) wyposażenie bezzałogowego statku powietrznego w co najmniej jedno błyskowe światło ostrzegawcze koloru białego o częstotliwości błysków od 40 do 100 na minutę w przypadku wykonywania lotów wcześniej niż 30 minut przed wschodem słońca i później niż 30 minut po zachodzie słońca;
 - 3) w przypadku podmiotu świadczącego usługi lotnicze – uwzględnienie w instrukcji operacyjnej wytycznych Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego opracowanych w oparciu o najnowszą wiedzę związaną z eksploatacją bezzałogowych statków powietrznych oraz w związku z zaistniałymi zdarzeniami lotniczymi;
 - 4) w przypadku podmiotu świadczącego usługi lotnicze – wyposażenie bezzałogowego statku powietrznego w system failsafe zaprogramowany w sposób zgodny z wytycznymi, o których mowa w ppkt 3.

5.2. Warunku, o którym mowa w pkt 5.1 ppkt 2, nie stosuje się w przypadku wykonywania lotów w obiektach budowlanych.

5.3. Loty bezałogowych statków powietrznych nie mogą być realizowane przy widzialności mniejszej niż 700 m lub w chmurach.

5.4. Podmiot świadczący usługi lotnicze przy użyciu bezałogowych statków powietrznych zgłasza działalność oraz przedkłada Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w szczególności:

1) informacje obejmujące:

- a) nazwę podmiotu,
- b) adres korespondencyjny,
- c) numer identyfikacji podatkowej NIP,
- d) numer KRS, o ile dotyczy,
- e) rodzaj prowadzonej działalności,
- f) dane dotyczące użytkowanych statków powietrznych,
- g) obszar działalności;

2) kopie dokumentów potwierdzających kwalifikacje personelu;

3) kopię polisy ubezpieczenia OC;

4) deklarację aktualizacji danych i dokumentów o których mowa w ppkt 1–3.

5.5. Instrukcja operacyjna:

1) jest opracowywana przez podmiot świadczący usługi lotnicze;

2) określa bezpieczny sposób świadczenia usług lotniczych i zawiera w szczególności:

- a) dane podmiotu świadczącego usługi lotnicze,
- b) zakres wykonywanej działalności,
- c) dane i opis wykorzystywanych statków powietrznych,
- d) dane personelu ze wskazaniem posiadanych przez personel uprawnień,
- e) procedury i zasady utrzymywania zdatności do lotu wykorzystywanych statków powietrznych,
- f) analizę ryzyka wykonywanych operacji lotniczych,
- g) procedurę przygotowania miejsca startu i lądowania,
- h) listę czynności kontrolnych dokonywanych przed startem i po lądowaniu,
- i) procedury i zasady wykonywania operacji lotniczych,
- j) procedury awaryjne, w tym zasady użytkowania systemu failsafe lub innych systemów awaryjnych,
- k) inne procedury mogące mieć wpływ na podniesienie bezpieczeństwa

wykonywanych operacji lotniczych;

- 3) na żądanie Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego jest przedstawiana przez podmiot świadczący usługi lotnicze, do wglądu;
- 4) jest uzupełniana i zmieniana w sposób niezbędny do utrzymania jej stałej aktualności;
- 5) uwzględnia wytyczne, o których mowa w pkt 5.1 ppkt 3.

UZASADNIENIE

I. Potrzeba i cel wydania rozporządzenia

Przedmiotowe rozporządzenie wprowadza zmiany do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 marca 2013 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz. U. poz. 440 oraz z 2014 r. poz. 1288). Podstawą do wydania ww. rozporządzenia jest upoważnienie ustawowe zawarte w art. 33 ust. 2 i 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393 oraz z 2014 r. poz. 768). Rozporządzenie ustanawia wyjątki w stosunku do określonej kategorii statków powietrznych, z uwagi na ich specyfikę konstrukcji i budowy, a także użytkowania, ogólnych zasad z zakresu bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych i zdatności do lotów, polegające na niestosowaniu ogólnych przepisów z zakresu bezpieczeństwa eksploatacji oraz zdatności do lotu, wynikających z ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze. Rozporządzenie reguluje między innymi kwestie zasad wykonywania lotów w zasięgu wzroku operatora modelami latającymi oraz bezzałogowymi statkami powietrznymi o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 25 kg.

Przedłożona nowelizacja wynika z potrzeby wprowadzenia zmian w zakresie dotyczącym modeli latających i bezzałogowych statków powietrznych.

Bezzałogowe statki powietrzne kojarzone są często bowiem jedynie z zastosowaniami wojskowymi. Nie ulega jednak wątpliwości, że wykorzystanie tego rodzaju maszyn w celach cywilnych stało się już faktem. Spektrum takich zastosowań jest bardzo duże i zróżnicowane. Obejmuje wiele dziedzin gospodarki, włączając w to szeroko pojęte usługi lub prace lotnicze takie jak fotografia czy filmowanie, loty fotogrametryczne, patrolowanie granic, lasów, jezior, wód terytorialnych, dróg i autostrad, koordynacja i wsparcie akcji ratunkowych czy też dokumentowanie strat po klęskach żywiołowych. Bezzałogowe statki powietrzne znakomicie sprawdzają się również w roli platform do badania skażenia atmosfery, stanu upraw, rurociągów lub linii energetycznych. Są w stanie wykonywać prace lotnicze w miejscach niedostępnych lub zbyt niebezpiecznych dla tradycyjnych, załogowych statków powietrznych.

Koszty ich zakupu i użytkowania są często nieporównywalnie niższe, a eksploatacja znacznie prostsza i bezpieczniejsza.

Gwałtowny postęp technologiczny w tym obszarze sprawił, że obowiązujące w chwili obecnej rozporządzenie i regulacje z niego wynikające nie są adekwatne do wykorzystywanego obecnie sprzętu bezzałogowego zarówno stosowanego amatorsko, jak i w sposób profesjonalny.

Celem nowelizacji jest doprecyzowanie zasad wykonywania lotów rekreacyjnych lub sportowych oraz świadczenia usług z użyciem bezzałogowych statków powietrznych, co przełoży się w sposób bezpośredni na podniesienie bezpieczeństwa wykonywanych operacji i to zarówno dla innych użytkowników przestrzeni powietrznej, jak i osób znajdujących się na ziemi.

Dalszy rozwój i funkcjonowanie tej nowej gałęzi lotnictwa są w dużym stopniu uzależnione od właściwie skonstruowanych regulacji prawnych obejmujących ten obszar. Należy pamiętać, że ten rodzaj statków powietrznych wymaga przemyślanych i opracowanych specjalnie na ich potrzeby regulacji, nie wszystkie bowiem zasady funkcjonujące w lotnictwie tradycyjnym mogą zostać zastosowane wprost do lotnictwa bezzałogowego.

Wiążą się z tym także nowe wyzwania dotyczące kwestii bezpieczeństwa, ochrony i poszanowania praw obywateli, a brak zharmonizowanych przepisów na poziomie europejskim stanowi obecnie główną przeszkodę dla pełnego otwarcia rynku bezzałogowych statków powietrznych i bezpiecznego zintegrowania ich z europejską przestrzenią powietrzną, dlatego ważną stała się kwestia uregulowania tego obszaru na poziomie przepisów krajowych.

II. Zakres regulacji

Przedłożony projekt wprowadza następujące zmiany:

1) Nowe brzmienie dotychczasowego § 2 ust. 1 pkt 1 lit. d i f. Przyjmuje się, że wszystkie statki powietrzne nieposiadające załogi na pokładzie są „bezzałogowymi statkami powietrznymi”, jednak w odniesieniu do statków używanych jedynie do sportu lub rekreacji używa się określenia „model latający”. Różnica polega jedynie na zastosowaniu, a wprowadzona w § 2 ust. 1 pkt 1 lit. d i f zmiana ma na celu określenie wyraźnego rozróżnienia pomiędzy bezzałogowymi statkami powietrznymi używanymi rekreacyjnie lub sportowo (modeli latających) od bezzałogowych statków powietrznych używanych do celów związanych np. z prowadzeniem działalności gospodarczej. Różne zastosowania pociągają

bowiem za sobą konieczność zróżnicowania przepisów dla obu rodzajów bezzałogowych statków powietrznych. Wprowadzona zmiana spowoduje jednocześnie obowiązywanie przepisów wymienionych w § 2 ust. 1 w stosunku do bezzałogowych statków powietrznych użytkowanych poza zasięgiem wzroku operatora. Objęcie tych statków przepisami wymienionymi w § 2 ust. 1 będzie miało pozytywny wpływ na poziom bezpieczeństwa wykonywanych tymi statkami operacji lotniczych.

2) Do obecnego wyłączenia ujętego § 2 ust. 3 dodano nowe wyłączenie dotyczące niestosowania wobec modeli latających oraz bezzałogowych statków powietrznych o MTOM nie większej niż 25 kg, wykonujących loty w zasięgu wzroku operatora, przepisów wydanych na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, z uwzględnieniem przepisów określonych w załączniku nr 6 i 6a do rozporządzenia. Zmiana uwzględnia specyfikę techniczną omawianych maszyn i rodzaj lotów, które się nimi wykonuje. Ma to na celu uproszczenie procedur odnośnie wykonywania lotów zarówno modelami, jak i bezzałogowymi statkami powietrznymi.

3) Zmiana § 2 ust. 5 rozporządzenia podnosi limit maksymalnej masy startowej modeli latających oraz bezzałogowych statków powietrznych używanych jedynie w zasięgu wzroku operatora do 150 kg z obecnych 25 kg. Zmiana podyktowana jest standardami przyjętymi w innych krajach UE (np.: Wielka Brytania, Szwecja, Norwegia) oraz regulacjami Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego cedującymi nadzór nad bezzałogowymi statkami powietrznymi o MTOM nie większej niż 150 kg, krajowym nadzorom lotniczym. Zmiana ta jednocześnie wyłącza wobec tych modeli i statków powietrznych obowiązywanie przepisów art. 121 ust. 6 ustawy – Prawo lotnicze, dotyczące ruchu lotniczego oraz przepisy o bezzałogowych statkach powietrznych, o których mowa w art. 126 ust. 2–5 ustawy – Prawo lotnicze. Jest to uzasadnione specyfiką wykonywania lotów w zasięgu wzroku operatora, która w znaczącym stopniu różni się od tradycyjnie wykonywanych lotów. Zwykle loty takie odbywają się w promieniu nie większym niż kilkaset metrów od pozycji (miejsca) znajdowania się operatora, a operator poprzez wzrokową obserwację otoczenia modelu lub bezzałogowego statku powietrznego jest w stanie zapewnić mu separację od przeszkód oraz innych użytkowników przestrzeni powietrznej. Często są to loty krótkotrwałe, wręcz kilkuminutowe, przez co zastosowanie przepisów art. 121 ust. 6 oraz art. 126 ust. 2–5 ustawy – Prawo lotnicze w stosunku do lotów w zasięgu wzroku operatora byłoby nieadekwatne

(nieuzasadnione) i powyższe w żadnym stopniu nie wpłynęłyby na podniesienie poziomu bezpieczeństwa.

4) Dodanie do § 2 ust. 10 ma na celu wyłączenie z obowiązku posiadania świadectwa kwalifikacji operatora bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe (UAVO) w stosunku do osób wykonujących loty inne niż rekreacyjne lub sportowe bezzałogowymi statkami powietrznymi na uwięzi nieposiadającymi napędu. Najczęściej są to balony lub latawce. Z racji ich stałego połączenia z podłożem i bardzo ograniczonymi możliwościami sterowania nie będą wymagane uprawnienia do świadczenia usług z ich wykorzystaniem.

5) Dodanie do § 2 ust. 11 ma na celu zastosowanie do bezzałogowych statków powietrznych o masie większej niż 25 kg i nie większej niż 150 przepisów dotyczących statków powietrznych kategorii specjalnej. Przepis ten umożliwi Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego stwierdzanie zdatności do lotu wymienionych statków powietrznych ich silników, śmigieł, części i akcesoriów w toku ich projektowania, produkcji i eksploatacji przez wydawanie pozwoleń na wykonywanie lotów, co w przypadku bezzałogowych statków powietrznych cięższych niż 25 kg będzie miało pozytywny wpływ na bezpieczeństwo wykonywanych tymi statkami lotów.

6) Zmiana brzmienia § 4 oraz brzmienia załącznika nr 6 i wprowadzenie nowego załącznika nr 6a ma na celu rozdzielenie zasad i warunków użytkowania modeli latających oraz bezzałogowych statków powietrznych wykonujących loty w zasięgu wzroku operatora. Zmiana podyktowana jest zupełnie inną specyfiką i przeznaczeniem wykonywanych operacji, co wymaga określenia różniących się od siebie warunków użytkowania. Modele latające służą do rekreacji lub sportu, natomiast bezzałogowymi statkami powietrznymi realizowane są różnego rodzaju prace lotnicze (usługi). Zmiana ma na celu uszczegółowienie warunków wykonywania lotów, uproszczenie niektórych procedur świadczenia usług z wykorzystaniem bezzałogowych statków powietrznych oraz określenie zasad świadczenia nimi usług, co w sumie przełoży się na podniesienie bezpieczeństwa realizowanych lotów.

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 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.

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

Zgodnie z § 52 ust. 1 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979) projekt został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju zmieniające rozporządzenie w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków.</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Zbigniew Klepacki – Podsekretarz Stanu w MliR</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Paweł Szymański, Departament Personelu Lotniczego w ULC (tel. 520 72 57)</p>	<p>Data sporządzenia 1.12.2014 r.</p> <p>Źródło: Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393 oraz z 2014 r. poz. 768)</p> <p>Nr w wykazie prac 434</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Celem nowelizującego rozporządzenia jest dokonanie zmian w zakresie dotyczącym bezzałogowych statków powietrznych. Gwałtowny postęp technologiczny sprawił, że obowiązujące w chwili obecnej rozporządzenie i regulacje z niego wynikające nie są adekwatne do wykorzystywanego obecnie sprzętu bezzałogowego oraz zakresu usług jakie są nim świadczone. Nowelizacja ma za zadanie doprecyzowanie zasad wykonywania lotów i świadczenia usług, co przełoży się w sposób bezpośredni na podniesienie bezpieczeństwa wykonywanych operacji, a także na rozwój tej nowej dziedziny lotnictwa. Powyższe wnioski oparto na wynikach prac Zespołu ds. bezzałogowych statków powietrznych, powołanego przez Prezesa ULC w marcu 2013 r.

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

Zmiana brzmienia przepisów rozporządzenia w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków, doprecyzuje zasady wykonywania lotów i świadczenia usług bezzałogowymi statkami powietrznymi, co skutkować będzie zwiększeniem przejrzystości przepisów i przystosowaniem ich do gwałtownie zmieniającej się w tym obszarze technologii. Wprowadzane zmiany przyczynią się również do uproszczenia niektórych, obowiązujących obecnie procedur oraz zwiększenia bezpieczeństwa.

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

Brak przepisów wspólnych dla krajów UE. W niektórych krajach europejskich nie istnieją żadne regulacje w tym obszarze. W innych, np. Wielkiej Brytanii, Irlandii, Szwecji czy Francji obowiązują przepisy krajowe, podlegające jednak ciągłej ewolucji ze względu na dynamiczny rozwój technologii w obszarze bezzałogowych statków powietrznych. Przepisy opracowane do tej pory w innych krajach UE były wzorem do opracowania przedmiotowego projektu rozporządzenia, co miało na celu czerpanie z doświadczeń innych nadzorów lotniczych oraz stworzenie w miarę możliwości spójnych z innymi stosowanymi w Europie regulacjami w tym zakresie.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1 podmiot	Dane własne organu (ULC)	Normatywne, bezpośrednie
Podmioty wykonujące operacje lotnicze w zakresie usług z wykorzystaniem bezzałogowych statków	Okolo 250 podmiotów (liczba ta rośnie)	Dane własne organu (ULC)	Normatywne, bezpośrednie

powietrznych			
Jednostki badawcze	Około 30 podmiotów	Dane własne organu (ULC)	Normatywne, bezpośrednie
Podmioty produkujące i projektujące bezzałogowe statki powietrzne, ich elementy lub systemy	Około 30 podmiotów	Dane własne organu (ULC)	Normatywne, bezpośrednie

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

W ramach prac Zespołu ds. bezzałogowych statków powietrznych, powołanego przez Prezesa ULC w marcu 2013 r. konsultowano się formalnie oraz nieformalnie z przedstawicielami środowiska lotniczego działającymi w obszarze bezzałogowych statków powietrznych. Dodatkowo na przełomie lat 2013 i 2014 przeprowadzono szereg konferencji, warsztatów oraz seminariów dotyczących obszaru bezzałogowych statków powietrznych oraz wynikających z niego uregulowań prawnych. Do kluczowych konsultantów publicznych w ww. zakresie należą m.in.:

Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych, Flytronic, WB Electronics, FlyTech Solutions i wiele innych firm i instytucji.

W ramach konsultacji publicznych projekt otrzymują:

- 1) "AEROKRAK" Szkoła Latania Rekreacyjnego, Podolany 60, 32-420 Podolany;
- 2) "ALBATROS" Wojciech Owczarz, ul. Cegielniana 41, 43-300 Bielsko-Biała;
- 3) "AVIATOR"- Mieczysław Matyasik, ul. Elbląska 45, 87-100 Toruń;
- 4) "Beskid-Paragliding" - Tomasz Zarzecki, ul. Skośna 11, 43-370 Szczyrk;
- 5) "HENOR" Szkoła Motolotniowa Henryk Orwat, Powodowo 1, 64-200 Wolsztyn;
- 6) "KLIF" Gdyńska Szkoła Paralotniowa, ul. Gorczykowa 4D4, 81-591 Gdynia;
- 7) "KOMPOL" - Szkoła Motolotniowa Alojzy Dernbach, Chmielewo 20, 06-150 Świercze;
- 8) "PARAPASJA" Jan Lidke, ul. Elsnera 11/2 B, 94-504 Łódź;
- 9) "TOP" Wojciech Łuczyński, ul. Wiązowa 132, 43-378 Rybarzowice;
- 10) A. Gdański - Ośrodek Szkolenia Spadochronowego, ul. Powstańców Warszawy 36, 83-000 Pruszcz Gdański;
- 11) Adams' School of PPG Andrzej Adamek, ul. Chemiczna 15, 44-121 Gliwice;
- 12) Aeroklub Białostocki, ul. Ciołkowskiego 2, 15-602 Białystok;
- 13) Aeroklub Bielsko-Bialski, ul. Cieszyńska 321, 43-300 Bielsko-Biała;
- 14) Aeroklub Częstochowski, ul. Polskiej Organizacji Wojskowej 4, 42-200 Częstochowa;
- 15) Aeroklub Elbląski, ul. Lotnicza 8 b, 82-300 Elbląg;
- 16) Aeroklub Gliwicki, 44-100 Gliwice;
- 17) Aeroklub Jeleniogórski, ul. Łomnicka-Lotnisko, 58-500 Jelenia Góra;
- 18) Aeroklub Kielecki, ul. Jana Pawła II 9, 26-001 Masłów;
- 19) Aeroklub Krakowski, Al. Jana Pawła II 17, 30-969 Kraków;
- 20) Aeroklub Kujawski, ul. Toruńska 160, 88-100 Inowrocław;
- 21) Aeroklub Leszczyński, ul. Szybowników 28, 64-100 Leszno;
- 22) Aeroklub Lubelski w Radawcu, Radawiec Duży – Lotnisko, 21-030 Motycz;
- 23) Aeroklub Łódzki, ul. Gen. St. Maczka 36, 94-328 Łódź;
- 24) Aeroklub Mielecki, ul. Kosmonautów – Lotnisko, 39-300 Mielec;
- 25) Aeroklub Opolski, Polska Nowa Wieś – Lotnisko; 46-070 Komprachcice;
- 26) Aeroklub Podkarpacki, ul. Żwirki i Wigury 9, 38-400 Krosno;
- 27) Aeroklub Polski, ul. 17 Stycznia, 00-906 Warszawa;
- 28) Aeroklub Poznański, Lotnisko Kobylnica, 62-006 Poznań;
- 29) Aeroklub Północnego Mazowsza, Sierakowo 56, 06-300 Przasnysz;
- 30) Aeroklub Rybnickiego Okręgu Węglowego, ul. Żorska 332 skr. poczt. 117, 44-200 Rybnik;
- 31) Aeroklub Rzeszowski, Jasionka – Lotnisko, 36-002 Rzeszów;
- 32) Aeroklub Słupski, ul. Kilińskiego 11, 76-200 Słupsk;
- 33) Aeroklub Szczeciński, ul. Przestrzenna 10, 70-800 Szczecin;
- 34) Aeroklub Śląski w Katowicach, Lotnisko Muchowiec, 40-271 Katowice;
- 35) Aeroklub Warmińsko-Mazurski, ul. Sielska 34, 10-802 Olsztyn;
- 36) Aeroklub Warszawski, ul. Książycowa 1, 01-934 Warszawa;
- 37) Aeroklub Włocławski, Lotnisko Kruszyn, 87-853 Kruszyn;
- 38) Aeroklub Wrocławski, Lotnisko Szymanów, 51-180 Wrocław;
- 39) Aeroklub Ziemi Lubuskiej, ul. Skokowa 18, 66-015 Przylep;
- 40) Aeroklub Ziemi Piłskiej, ul. Lotnicza 12; 64-920 Piła;
- 41) Aeroklub Ziemi Zamojskiej, Mokre 115, 22-400 Zamość;
- 42) Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, ul. Orła Białego 12, 78-449 Borne Sulonowo;
- 43) AEROTEKA Sp. z o.o., ul. 3 Maja 49, 05-080 Izabelin;

- 44) "AIRACTION" Szkoła Latania, ul. Andersa 7K, 42-200 Częstochowa;
- 45) "Aloha Aviation" TOMASZ CHODYRA, ul. Batorego 4, 59-700 Bolesławiec;
- 46) ALTI - Szkoła Paralotniowa, ul. Isepnicka 29, 34-315 Międzybrodzie Żywieckie;
- 47) "Altus" Szkoła Pilotażu Paralotni, ul. Osikowa 48, 40-181 Katowice;
- 48) AOS Politechniki Rzeszowskiej, Bezmiechowa Górna 111, 38-600 Lesko;
- 49) "Atmosfera" Ośrodek Szkolenia Spadochronowego, ul. Jaworowa 23, 05-830 Nadarzyn;
- 50) "AVIA-TECH" Szkoła Lotnicza, ul. Zagórze 1, 38-400 Krosno;
- 51) AVIATION SERVICE Stanisław Nowakowski, ul. Gen. S. Kaliskiego 57, 01-476 Warszawa;
- 52) "AXON POLSKA" Krzysztof Romicki, ul. Wielicka 36, 02-657 Warszawa;
- 53) "BB-Aero", ul. Żorska 332, 44-200 Rybnik;
- 54) "Bielik" - Ryszard Najman, Os. XXV - lecia 22/19, 58-260 Bielawa;
- 55) Bieszczadzka Szkoła Paralotniowa, ul. Ossolińskich 8a, 38-600 Lesko;
- 56) Biuro Ochrony Rządu, ul. Podchorążych 38, 00-463 Warszawa;
- 57) "Bravo-Delta" M. Cedro, ul. Warszawska 254, 25-414 Kielce;
- 58) Centralna Szkoła Szybowcowa AP; ul. Szybowników 28; 64-100 Leszno;
- 59) "Cloudbase" Szkoła Paralotniowa, ul. Zegrzyńska 83/23, 05-120 Legionowo;
- 60) "DRAGON" Paralotniowa Szkoła Latania Tomasz Kudaszewicz, ul. Wyszyńskiego 9 m 94, 15-888 Białystok;
- 61) "Dynamic Sport" Wojciech Pierzyński, ul. Reja 5, 05-070 Sulejówek;
- 62) EASYAIR D. Malec s.j., ul. Gen. Wiktora Thommee 1a, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki;
- 63) Enter Air Sp. z o.o., ul. 17 Stycznia 45b, Okęcie Business Park, 02-146 Warszawa;
- 64) EUROTECH Sp. z o. o., ul. Wojska Polskiego 3, 39-300 Mielec
- 65) "FALCO" Marcin Sokół, ul. Wołowska 44/23, 02-583 Warszawa;
- 66) "Feniks" Szkoła Latania, ul. Rozwodowska 21 A, 61-334 Poznań;
- 67) FHU "TARM" - SkyDive Toruń, ul. Hippyiczna 22, 86-005 Białe Błota;
- 68) "Fly Adventure" Szkoła Sportów Lotniczych, ul. Blankowa 15/17, 58-314 Wałbrzych;
- 69) FlyTech Solutions Sp.z o.o., ul. 28 lipca 1943 32d, 30-233 Kraków;
- 70) Flytronic Sp. z o.o., ul. Bojkowska 43, 44-100 Gliwice;
- 71) "GAGARIN" Lubelska Szkoła Paralotniowa, Łucka Kolonia 9, 21-100 Lubartów;
- 72) Grzegorz Trzeciak – Bezałogowce.pl, ul. Heliosa 27A/1, 80-180 Gdańsk-Kowale;
- 73) "HEY PILOT" Aleksander Opoczyński, ul. Karmelicka 48/3, 31-128 Kraków;
- 74) Instytut Lotnictwa, al. Krakowska 110/114, 02-256 Warszawa;
- 75) Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych, ul. Księcia Bolesława 6, 01-494 Warszawa;
- 76) JANKI Grzegorz Jankiewicz, ul. Dolna 17 B, 15-641 Klepacze;
- 77) KAMIL MANKOWSKI "PROPPG", Podolany 60, 32-420 Gdów;
- 78) Kancelaria Prawna "Aerolex", Al. Józefa Piłsudskiego 11 lok. 30, Rzeszów;
- 79) "LANG", ul. Żorska 332, 44-200 Rybnik;
- 80) LET SK WILGA, Łakta Górna 284, 32-731 Żegocina;
- 81) Lotnicza Amatorska Federacja Rzeczpospolitej Polskiej - LAF RP, ul. Orła Białego 12, 78-449 Borne Sulinowo;
- 82) MOTO-LOT DG, ul. Kozacka 54/9, 87-100 Toruń;
- 83) MSP, ul. Poligonowa 1/81, 04-051 Warszawa;
- 84) "Nauka Latania" Marcin Tobiszewski, ul. Manteuffla 9 m 33, 03-988 Warszawa;
- 85) "Omega" Szkoła Spadochronowa, Maława 124, 36-007 Krasne;
- 86) OSL Krzysztof Jurkiewicz, ul. Szosa Chelmońska 129/40, 87-100 Toruń;
- 87) Ośrodek Szkolenia Spadochronowego NORMAL Piotr Jafernik, ul. Cieszyńska 319, 43-300 Bielsko-Biała;
- 88) Parabara.eu Bartosz Kamiński, ul. Batalionu "Zośka" 3/306, 45-282 Opole;
- 89) "Paralotnie" Kamil Antkowiak, ul. Kamienna 72a, 84-230 Rumia;
- 90) Paralotniowa Szkoła Albatrosów, ul. Księżycowa 3, 01-934 Warszawa;
- 91) "Parapaltech" Andrzej Palenik, ul. Kamieniec Górny 28, 34-470 Czarny Dunajec;
- 92) "Para-Sol" Ośrodek Szkolenia Spadochronowego, ul. Zielonogórska 35 a/5, 66-016 Czerwieńsk;
- 93) "PARASTYLE" Sylwia Grzybowska, ul. Gen. S. Maczka 4, 37-700 Przemyśl;
- 94) "Pat.Paragliding - Extreme", ul. Miłkowskiego 21, 62-800 Kalisz;
- 95) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa
- 96) Polskie Stowarzyszenie Paralotniowe - PSP, ul. Nad Wisłą 4A, 04-987 Warszawa;
- 97) Polskie Stowarzyszenie Sportów Powietrznych, ul. Żytnia 15/12, 01-014 Warszawa;
- 98) Poznańska Szkoła Latania na Paralotniach s.c., Oś. Rusa 137/2, 61-245 Poznań;
- 99) PROAVIATION FPHU Andrzej Skowron, ul. Plażowa 11 a, 38-200 Jasło;
- 100) RC-LIPOL, Lotnisko Jasionka 962, 36-002 Jasionka;
- 101) SILVAIR Sp. z o.o., Al. Komisji Edukacji Narodowej 93/B3, 02-777 Warszawa;
- 102) "SKOCZEK" Szkoła Spadochronowa, ul. Podtatrzańska 7, 34-400 Nowy Targ;
- 103) SKRZYDŁO - Wojskowy Klub Spadochronowy, ul. Wileńska 14 56-408 Oleśnica;
- 104) "Sky Trekking" Szkoła Latania Rekreacyjnego, Pl. Zamkowy 4, 89-100 Nakło n/Notecią;

- 105) SKYDIVE MAZURY Sp. z o.o., ul. M. Skłodowskiej Curie 24/25, 10-112 Olsztyn;
106) Skydive.PL Sp. z o.o., ul. Kraljevska 20/10, 65-945 Zielona Góra;
107) SkyDive-Club 3Miasto, ul. Słoneczna 1/4, 81-198 Mosty;
108) Stowarzyszenie Instruktorów Lotniowych i Paralotniowych, ul. Rydygiera 11/4, 50-248 Wrocław;
109) "Szkoła Bezpiecznego Latania" Tomasz Wesołowski, ul. Myśliwska 47, 43-370 Szczyrk;
110) "Szkoła Latania" Arkadiusz Pomarański, ul. Rydygiera 11/4, 50-248 Wrocław;
111) Szkoła Latania na Paralotniach "MUMINEK" Dariusz Cisek, ul. Legionów 214/7, 87-100 Toruń;
112) Szkoła Paralotniowa "Fly2Live", ul. Wicherkiewiczowej 2d/6, 64-500 Szamotuły;
113) "Szkoła Paralotniowa" Tomasz Wójcik, ul. Zakopiańska 2B/55, 30-418 Kraków;
114) Szkoła Pilotażu Paralotni "Fly School" Jacek Gocyla, ul. Staszica 86, 41-300 Dąbrowa Górnicza;
115) Szkoła Spadochronowa Marcin Laskowski, ul. Św. Ducha 88/I/31, 88-100 Inowrocław;
116) Szkoły Swobodnego Latania "Glajt", ul. Młyńska 11/11, 78-100 Kołobrzeg;
117) "Szycie Sprzętu Sportowego" Bogusław Pelczar, ul. Północna 141, 38-422 Krościenko Wyżne;
118) WB Electronics S.A., ul. Poznańska 129/133, 05-850 Ożarów Mazowiecki
119) Wielkopolskie Stowarzyszenie Lotnicze, ul. Międzychodzka 7c/9, 60-371 Poznań;
120) Wyższa Szkoła Oficerska Sił Powietrznych, ul. Dywizjonu 303 nr 35, 08-521 Dęblin;
121) Krajowe Towarzystwo Lotnicze – AOPA Poland, Lotnisko Babice, ul. Gen. Kaliskiego 57 lok. 11, 01-146 Warszawa;
122) Business Centre Club – Związek Pracodawców, Plac Żelaznej Bramy 10, 00-136 Warszawa;
123) Forum Związków Zawodowych, Plac Teatralny 4, 85-069 Bydgoszcz;
124) NSZZ „Solidarność”, ul. Wały Piastowskie 24, 80-855 Gdańsk;
125) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, ul. Kopernika 36/40, 00-924 Warszawa;
126) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan, ul. Zbyszka Cybulskiego 3, 00-727 Warszawa;
127) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej, ul. Brukselska 7, 03-973 Warszawa;
128) Związek Rzemiosła Polskiego, skr. poczt. 54, 00-952 Warszawa.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											Łącznie (0-10)	
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
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							Łącznie(0-10)
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10		
W ujęciu	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i								

pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	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								

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
elektronizacji.

tak
 nie
 nie dotyczy

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

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

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.)

Nie dotyczy.

