

UZASADNIENIE

I. Wyjaśnienie potrzeby i celu zmiany aktu

Wydanie rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego jest podyktowane koniecznością realizacji upoważnienia ustawowego określonego w art. 156g ust. 9 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2025 r. poz. 1431, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”, dodanego ustawą z dnia 24 stycznia 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 179), zwaną dalej „nowelizacją dronową”.

Przepisy art. 156g ust. 9 pkt 1–3 ustawy – Prawo lotnicze stanowią, że minister właściwy do spraw transportu, uwzględniając przepisy Unii Europejskiej w zakresie systemów bezzałogowych statków powietrznych, zwanych dalej „BSP”, zasady bezpiecznego korzystania z przestrzeni powietrznej, ochrony środowiska naturalnego i ochrony prywatności osób trzecich, a także podział na operacje wykonywane z użyciem systemów BSP w kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji systemów bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem wykonawczym”, oraz w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia wykonawczego, w tym w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) warunki operacyjne wykonywania operacji z użyciem systemu BSP w kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia wykonawczego;
- 2) warunki operacyjne wykonywania operacji z użyciem systemu BSP oraz warunki eksploatacji systemu BSP i wymagania dla tego systemu w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia wykonawczego;
- 3) warunki operacyjne wykonywania operacji z użyciem systemu BSP w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia wykonawczego, w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego.

Ponadto przepisy art. 156g ust. 9 pkt 4–6 ustawy – Prawo lotnicze stanowią, że minister właściwy do spraw transportu uwzględniając przepisy Unii Europejskiej w zakresie systemów BSP, zasady bezpiecznego korzystania z przestrzeni powietrznej, ochrony środowiska naturalnego i ochrony prywatności osób trzecich, określi w drodze rozporządzenia:

- 1) warunki operacyjne wykonywania operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) z użyciem systemu BSP Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Żandarmerii Wojskowej, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Ochrony Państwa, Krajowej Administracji Skarbowej, Służby Więziennej oraz Inspekcji Ochrony Środowiska, z uwzględnieniem specyfiki wykonywanych operacji w związku z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego i porządku publicznego, bezpieczeństwa państwa i obronności państwa, ochroną granicy państwowej, prowadzeniem działań poszukiwawczo-ratowniczych lub przeciwpożarowych, a także przeciwdziałaniem przestępczości środowiskowej oraz prowadzeniem kontroli podmiotów w tym zakresie;
- 2) warunki operacyjne wykonywania operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) z użyciem systemu BSP Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, zarządzającego infrastrukturą krytyczną, podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa wodnego oraz podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa górskiego, z uwzględnieniem specyfiki wykonywanych operacji w związku z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego i porządku publicznego, bezpieczeństwa infrastruktury krytycznej, a także w związku z prowadzeniem działań poszukiwawczo-ratowniczych oraz prowadzeniem kontroli podmiotów w tym zakresie;
- 3) warunki operacyjne wykonywania operacji poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) z użyciem systemu BSP Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Ochrony Państwa, Żandarmerii Wojskowej, Krajowej Administracji Skarbowej, Straży Leśnej, podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa wodnego i podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa górskiego, z uwzględnieniem specyfiki wykonywanych operacji w związku z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego i porządku publicznego, bezpieczeństwa infrastruktury krytycznej, bezpieczeństwa państwa i obronności państwa, a także w związku z ochroną granicy państwowej, prowadzeniem działań poszukiwawczo-ratowniczych lub przeciwpożarowych, oraz przeciwdziałaniem przestępczości środowiskowej oraz prowadzeniem kontroli podmiotów w tym zakresie.

Należy mieć na uwadze, że nowelizacją dronową niektóre przepisy ustawy – Prawo lotnicze

mają zastosowanie wobec operacji wykonywanych w interesie publicznym w związku z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego i porządku publicznego, bezpieczeństwa infrastruktury krytycznej, bezpieczeństwa państwa lub obronności państwa, a także w związku z ochroną granicy państwowej, prowadzeniem działań poszukiwawczo-ratowniczych lub przeciwpożarowych oraz przeciwdziałaniem przestępczości środowiskowej, oraz w związku z prowadzeniem kontroli podmiotów w tym zakresie. Przede wszystkim wobec lotnictwa służb porządku publicznego oraz służb specjalnych wykonujących zadania przy użyciu systemów BSP są stosowane przepisy dotyczące kompetencji pilotów BSP określone w ustawie – Prawo lotnicze jako podstawa wykonywania przez funkcjonariuszy czynności służbowych. Jednak w zakresie operacyjnego wykorzystania systemów BSP, w tym warunków wykonywania operacji przy użyciu systemów BSP zastosowanie znajdują przepisy określone w niniejszym rozporządzeniu.

Przepisy załącznika nr 1–3 uwzględniają również wyrażoną w art. 56 ust. 8 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE L 212 z 22.08.2018, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2018/1139/UE”, zasadę, że przepisy tego rozporządzenia wskazane w sekcji VII (dotyczącej BSP) pozostają bez uszczerbku dla możliwości ustanowienia przez państwo członkowskie Unii Europejskiej krajowych przepisów w celu poddania eksploatacji BSP pewnym warunkom ze względów nieobjętych zakresem stosowania rozporządzenia nr 2018/1139/UE, w tym względów bezpieczeństwa publicznego lub ochrony prywatności i danych osobowych zgodnie z prawem Unii Europejskiej.

Nowy podział na kategorie operacji wykonywanych przy użyciu systemów BSP wynika ponadto z przepisów rozporządzenia wykonawczego, którego przepisy wymusiły także odpowiednią zmianę przepisów ustawy – Prawo lotnicze.

Przedłożony projekt rozporządzenia jest uzupełnieniem tych regulacji ujętych w rozporządzeniu wykonawczym oraz realizacją art. 56 ust. 8 rozporządzenia nr 2018/1139/UE oraz dostosowuje przepisy prawa krajowego do wyżej wymienionych rozporządzeń Unii

Europejskiej z uwzględnieniem specyfiki operacji wykonywanych w interesie publicznym.

II. Przedstawienie rzeczywistego (faktycznego) stanu w dziedzinie, która ma zostać unormowana

Zgodnie z art. 3 rozporządzenia wykonawczego, operacje z użyciem systemu BSP mogą być wykonywane w trzech kategoriach. Przedłożony projekt rozporządzenia dotyczy operacji wykonywanych w kategorii „otwartej” oraz w kategorii „szczególnej”, w tym w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego oraz operacji wykonywanych w związku z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego i porządku publicznego, bezpieczeństwa państwa i obronności państwa, ochroną granicy państwowej lub ochroną bezpieczeństwa wewnętrznego, a także przeciwdziałaniem przestępczości środowiskowej oraz prowadzeniem kontroli podmiotów zagrażających temu bezpieczeństwu.

Określenie w rozporządzenia tego typu regulacji wynika z konieczności szczegółowego określenia warunków wykonywania lotów z podziałem na powyżej wskazane kategorie (oraz rodzaje operacji), jak również z obszerności tej regulacji. Regulacja ta stanowić będzie to uszczegółowienie wykonywania operacji, których zasady zostały określone w ustawie – Prawo lotnicze. Nadmienić należy, że obecnie warunki wykonywania lotów BSP w interesie publicznym przez m.in. lotnictwo służb porządku publicznego czy służby specjalne są uregulowane w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze (załącznik nr 6a oraz 6b).

Przepis § 1 projektowanego rozporządzenia określa zakres przedmiotowy rozporządzenia.

Przepisy dedykowane poszczególnym kategoriom operacji zostały ujęte w sześciu osobnych załącznikach do rozporządzenia. W załącznikach do rozporządzenia wprowadza się wyjaśnienie skrótów i określeń w nich używanych. Poza określeniami wynikającymi z przepisów rozporządzenia wykonawczego oraz ustawy – Prawo lotnicze, są to określenia dotychczas używane w przepisach krajowych regulujących szczegółowy sposób wykonywania operacji BSP oraz warunki eksploatacji BSP, tj. w załącznikach nr 6a–6b do rozporządzenia Ministra Transportu 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. z 2019 r. poz. 1497), wydanego na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze.

Załącznik nr 1 do rozporządzenia określa warunki operacyjne wykonywania operacji

z użyciem systemu BSP w kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia wykonawczego. W tym załączniku dookreślono warunki wykonywania operacji w kategorii „otwartej”, jedynie w zakresie, w jakim, przepisy unijne nie regulują danej kwestii. Wskazano m. in. że operacje w kategorii „otwartej” są wykonywane z uwzględnieniem warunków meteorologicznych. Wskazano dodatkowo, że wykonując operację w kategorii „otwartej”, należy brać pod uwagę zakazy albo ograniczenia w przestrzeni powietrznej określone dla BSP, wyznaczane przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej strefy geograficzne. Określono również sposób postępowania w przypadku, kiedy w przestrzeni powietrznej znajduje się inny BSP lub załogowy statek powietrzny – pkt 2.1 ppkt 3–5 omawianego załącznika. Definicja obserwatora BSP została określona w art. 2 pkt 24 rozporządzenia wykonawczego. Z uwagi na obowiązujący na terenie Polski obowiązek zgłaszania każdego lotu BSP (tzw. check-in), zgodnie z art. 156a ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze, wskazano w pkt 2.1 w ppkt 6, że pilot deklarujący wykonywanie operacji, ma obowiązek wykonywać tę operację według zgłoszonych parametrów lotu. W pkt 2.2 projektu rozporządzenia określono przypadek wykonywania operacji systemem BSP przez osobę powyżej 14. roku życia w celach rekreacyjnych. Chodzi tutaj o sytuację, gdy BSP jest np. w posiadaniu rodziny, a tylko jeden jej członek posiada uprawnienia pilota BSP. W takim przypadku dopuszczono możliwość, aby inna osoba z rodziny, powyżej 14. roku życia, mogła wykonywać operację systemem BSP, bez konieczności dokonywania wszystkich czynności, które dotyczą pilota BSP (obowiązek rejestracji, przejścia szkolenia, umieszczenie numeru operatora na BSP, itp.), jeżeli wykonuje tę operację pod nadzorem osoby posiadającej kwalifikacje pilota i uprawnienia operatora. W tym przypadku za cel rekreacyjny należy rozumieć „aktywny wypoczynek na świeżym powietrzu”. Niniejsze rozwiązanie jest rekomendowanym podejściem ujętym w zaleceniach EASA publikowanych w AMC/GM wydanych przez Dyrektora Generalnego Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) decyzją nr 2019/021/R z dnia 9 października 2019 r. w sprawie akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań (AMC) i materiałów zawierających wytyczne (GM) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji systemów bezzałogowych statków powietrznych, zwanych dalej „AMC/GM do rozporządzenia wykonawczego”. Przepisy załącznika nr 1 do rozporządzenia wskazują także jakie czynności należy podjąć w przypadku utraty BSP lub utraty kontroli nad jego lotem. Dodatkowo w przedmiotowym załączniku ujęto regulacje, podobne do regulacji krajowych obowiązujących pilotów do 2020 r., które są uzupełnieniem regulacji rozporządzeń unijnych i sprzyjają zwiększeniu bezpieczeństwa operacji oraz są pomocne w ustalaniu obszaru lotu przez

użytkowników BSP. Przykładem jest tutaj przepis pkt 2.3, w którym opisano nad jakimi obiektami należy zachować szczególną ostrożność. Są to obiekty, który każdy użytkownik BSP może łatwo zidentyfikować. Nie budzą one wątpliwości interpretacyjnych przy jednoczesnym zwróceniu uwagi pilotom BSP, że są one wrażliwe i szczególnie ważne dla ogółu obywateli, stąd lot w nad nimi powinien być przemyślany, a zachowanie pilota powinno być dostosowane do rodzaju operacji i sprzyjać skutecznemu zabezpieczeniu operacji, a także przystosowaniu miejsca startu i lądowania BSP lub terenu, do obiektu nad którym lot się odbywa.

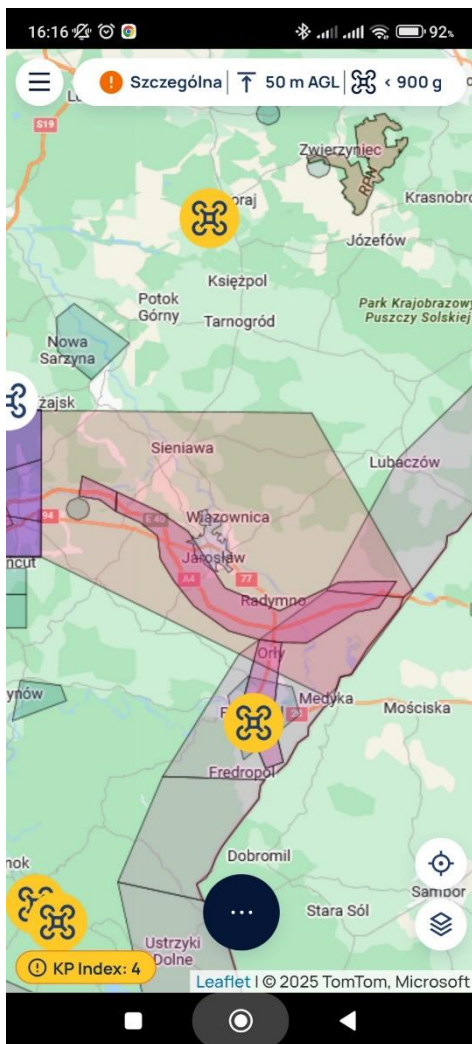
Załącznik nr 2 do rozporządzenia określa warunki operacyjne wykonywania operacji z użyciem systemu BSP oraz warunki eksploatacji systemu BSP i wymagania dla tego systemu, w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia wykonawczego. Podobnie jak w załączniku nr 1 do rozporządzenia określono warunki, które należy spełnić wykonując operację w kategorii „szczególnej”, które nie wynikają z bezpośrednio stosowanych przepisów rozporządzenia wykonawczego ale są rekomendowane przez EASA w AMC/GM do rozporządzenia wykonawczego lub wynikają z praktyki wykonywania operacji w tej kategorii. Uszczegółowiono m.in. przepis UAS.SPEC.060 pkt 3 lit. b załącznika do rozporządzenia wykonawczego wskazując na konieczność ustąpienia pierwszeństwa załogowym statkom powietrznych oraz wykonywania operacji w sposób umożliwiający uniknięcie kolizji z innym bezzałogowym statkiem powietrznym. Z uwagi na wyższe ryzyko niż w przypadku operacji wykonywanych w kategorii „otwartej”, niektóre rodzaje operacji wykonywanych w kategorii „szczególnej” wymagają sporządzenia przez operatora instrukcji operacyjnej (INOP) dla m.in. operacji wykonywanej w ramach zezwolenia na operację, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia wykonawczego. W celu ustandaryzowania tych dokumentów oraz mając na względzie to, aby operatorzy systemów BSP sporządzali je w sposób prawidłowy, w pkt 2.2 ppkt 8 omawianego załącznika określono obowiązek uwzględniania przy sporządzaniu INOP zaleceń profilaktycznych Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w tym zakresie. Taka konstrukcja umożliwi operatorom sporządzanie INOP w sposób możliwie prawidłowy, uwzględniając wszystkie jej elementy, w tym plan działania w sytuacjach awaryjnych. Zamysłem bowiem jest, aby przy takim założeniu zwiększyć bezpieczeństwo wykonywanych operacji. Załącznik nr 2 do rozporządzenia określa także w podziale na operacje w zasięgu widoczności wzorkowej (VLOS) oraz na operacje poza zasięgiem widoczności wzorkowej (BVLOS) warunki ich wykonywania. W pkt 2.9 i 2.10 omawianego załącznika określono wymagania dla operatora BSP, pilota BSP oraz Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, zwanej dalej „PAŻP”, w przypadku wykonywania operacji poza zasięgiem widoczności wzorkowej

(BVLOS). Należy mieć na uwadze, że przewidziane w projekcie rozporządzenia rozwiązanie jest usankcjonowaniem praktyki wypracowanej przez PAŻP oraz Urząd Lotnictwa Cywilnego i środowisko lotnicze (operatorów systemów BSP i pilotów BSP). Loty poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) charakteryzują się większym ryzykiem niż loty w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) i dlatego sposób ich wykonywania jest uzależniony od wielu czynników. Przede wszystkim należy mieć na uwadze, że o takim locie musi wiedzieć PAŻP oraz, że informacja o danej operacji musi być widoczna nie tylko dla PAŻP, ale też dla innych użytkowników przestrzeni powietrznej. Publikacja przez PAŻP informacji o tym co dzieje się w przestrzeni powietrznej nie tylko w obszarze, w którym są wyznaczone strefy geograficzne dla BSP, jest istotna i konieczna dla zachowania bezpieczeństwa wykonywania operacji poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS). Inni użytkownicy przestrzeni powietrznej, w szczególności inni piloci BSP, planując operację (tzw. misję w Krajowym Systemie Informacji Dronowej), muszą mieć informację, gdzie jest ona możliwa do wykonania i gdzie mogą spotkać inne BSP (pilot może planować misję na danej trasie, ale dzięki informacji z PAŻP, wskazującej, że w tym obszarze jest już planowana misja przez innego pilota BSP, wówczas pilot planuje swoją operację po innej trasie lub w innym terminie).

Załącznik nr 3 do rozporządzenia określa warunki operacyjne wykonywania operacji z użyciem systemu BSP w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia wykonawczego, w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego. Ze względu na rekreacyjny charakter operacji wykonywanych przez środowisko modelarzy, kierując się dotychczasową praktyką, wynikającą ze stosowania przepisów wydanych na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze, w omawianym załączniku do rozporządzenia uregulowano, sposób wykonywania operacji z widokiem z pierwszej osoby (FPV) oraz operacji wykonywanych w ramach zawodów sportowych.

Załącznik nr 4 do rozporządzenia określa warunki operacyjne wykonywania operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) z użyciem systemu BSP Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Żandarmerii Wojskowej, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Ochrony Państwa, Krajowej Administracji Skarbowej, Służby Więziennej oraz Inspekcji Ochrony Środowiska, do których nie stosuje się art. 156a ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze. Przepisy załącznika określają także sposób informowania przez PAŻP innych uczestników przestrzeni powietrznej wykonujących operacje

poza zasięgiem wzroku (BVLOS) w kategorii „szczegółnej” poza strefami geograficznymi. W takim przypadku operator systemu BSP lub pilot BSP rysuje plan misji, który zgłasza do PAŻP. Uwzględniono w proponowanych regulacjach fakt, że narysowanie obszaru operacji o kształcie koła czy prostokąta jest łatwe, proste i szybkie. Wytyczne trasy np. wzdłuż koryta rzeki wymaga większego nakładu pracy (każdy punkt załamania, krawędzi ma swoje współrzędne geograficzne, które muszą być zebrane w jednym komunikacie). Niniejsze odzwierciedla poniższe zdjęcie:



Załącznik nr 5 do rozporządzenia określa warunki operacyjne wykonywania operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) z użyciem systemu BSP Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, zarządzającego infrastrukturą krytyczną, podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa wodnego oraz podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa górskiego.

Instytucje te działają na rzecz społeczeństwa i państwa. Jednak przez ich sposób organizacji,

wielkość lub specyfikę działania nie zapewnią tak dużego stopnia przygotowania do wykonywania lotów jak służby, dla których określono zasady wykonywania lotów BSP w załączniku nr 4.

Sposób organizacji stowarzyszeń takich jak m.in. TOPR, GOPR, czy WOPR jest niestandardowy, niejednolity, a także różni się od siebie obszarem i celem działania. Także Lasy Państwowe są organizacją cechującą się rozbudowaną strukturą, z wieloma jednostkami podległymi, a ponadto to skomplikowanym podziałem zadań. Inspektoraty Ochrony Środowiska, które odgrywają znaczną rolę w egzekwowaniu przepisów ochrony środowiska, to organizacje również wymagające większej uwagi ze strony nadzoru lotniczego.

Wszystkie te organizacje mogą korzystać z mniej sformalizowanych zasad wykonywania lotów BSP pod warunkiem, że ich przygotowanie, organizacja, wiedza i świadomość operatora daje gwarancję bezpiecznego wykonywania lotów.

Przepisy Unii Europejskiej nie określają sposobu uzyskiwania przez instruktorów kompetencji do danego rodzaju operacji. A jest to różne w zależności od tego czy operacja jest wykonywana w kategorii „otwartej” czy kategorii „szczególnej”.

Załącznik nr 6 do rozporządzenia określa warunki operacyjne wykonywania operacji poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) z użyciem systemu BSP Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Ochrony Państwa, Żandarmerii Wojskowej, Krajowej Administracji Skarbowej, Straży Leśnej, podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa wodnego i podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa górskiego.

Instytucje te wykonują zadania ustawowe w interesie publicznym, których sposób organizacji, wielkość lub specyfikę działania zapewniają znaczny stopień przygotowania do wykonywania lotów. Jednocześnie należy mieć na uwadze, że sposób organizacji lotnictwa służb porządku publicznego i innych wymienionych w tym załączniku służb i formacji jest niejednolity, różni się od siebie strukturą, obszarem działania i celem działania.

Wszystkie te organizacje mogą korzystać z mniej sformalizowanych zasad wykonywania lotów BSP pod warunkiem, że przygotowanie, organizacja, wiedza i świadomość operatora daje gwarancję bezpiecznego wykonywania lotów.

W § 8 projektu rozporządzenia proponuje się, aby rozporządzenie weszło w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia. Wejście w życie projektu rozporządzenia bez zachowania

14-dniowego *vacatio legis* nie narusza zasad demokratycznego państwa prawnego. Takie rozwiązanie spełnia przesłanki, o których mowa w art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461), gdyż za skróceniem okresu *vacatio legis* przemawia ważny interes publiczny, oparty na konieczności realizacji upoważnienia ustawowego do wydania przedmiotowego rozporządzenia, zawartego w art. 156g ust. 9 nowelizacji dronowej, która weszła w życie z dniem 27 lutego 2025 r. Ponadto, w związku z rozpoczęciem stosowania od dnia 31 grudnia 2020 r. przepisów rozporządzenia wykonawczego, w dniu 30 grudnia 2020 r. zostały wydane wytyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego zalecające wykonywanie operacji w określony w nich sposób. Jednocześnie wskazane w rozporządzeniu regulacje nie są zupełnie nowymi rozwiązaniami dla operatorów systemów BSP – bowiem są one podobne do rozwiązań uprzednio stosowanych, ujętych w przepisach wydanych na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze.

Nie ma możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków niż wydanie rozporządzenia.

III. Oświadczenie organu wnioskującego co do zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

IV. Ocena organu wnioskującego, czy projekt podlega notyfikacji zgodnie z przepisami dotyczącymi funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych

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 ona notyfikacji.

V. Przedstawienie projektu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia, jeżeli obowiązek taki wynika z odrębnych przepisów

Projekt nie wymaga przedłożenia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub

uzgodnienia, o których mowa w § 27 ust. 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806, z późn. zm.).

VI. Udostępnienie projektu w Biuletynie Informacji Publicznej

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbinglej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2025 r. poz. 677, z późn. zm.) oraz stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.