



PREZES URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, 2026-07-23

DECYZJA
LBSP-2.503.11.2026.ULC.1
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Na podstawie art. 21 ust. 2b ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2025 r. poz. 1431 i 1668 oraz z 2026 r. poz. 176, 607 i 864), w związku z art. 71 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 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 zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2111/2005, (UE) 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 uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 552/2004 i (UE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE L 212, 22.08.2018, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2018/1139”, oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2025 r. poz. 1691), zwanej dalej „k.p.a.”,

ZWALNIAM

- 1) organy administracji rządowej wraz z podległymi jednostkami organizacyjnymi oraz jednostki samorządu terytorialnego, związki gminne wraz z podległymi jednostkami organizacyjnymi, służbami, strażami i inspekcjami, w szczególności odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo i porządek publiczny, obronność, ochronę granicy państwowej, ochronę przeciwpożarową, ratownictwo oraz zarządzanie kryzysowe;
- 2) operatorów infrastruktury krytycznej;
- 3) państwowe osoby prawne oraz państwowe jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej, a także państwowe jednostki organizacyjne wykonujące zadania z zakresu ochrony życia, zdrowia, mienia lub środowiska, w tym organizacje pozarządowe i formacje ochotnicze, którym zadania te powierzono na podstawie przepisów odrębnych, w szczególności jednostki Ochotniczych Straży Pożarnych, podmioty uprawnione do wykonywania ratownictwa górskiego i wodnego, jednostki ochotniczego pogotowia ratunkowego

– wyłącznie w związku z realizacją ustawowych albo statutowych zadań;

- 4) podmioty wykonujące operacje z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych na podstawie umowy, porozumienia albo zlecenia zawartego z podmiotami, o których mowa w pkt 1–3, wyłącznie w związku z wykonywaniem operacji pozostających w rzeczywistym i funkcjonalnym związku z realizacją zadania publicznego, ustawowego albo statutowego tego podmiotu, określonego co najmniej rodzajowo w umowie, porozumieniu albo zleceniu;
- 5) podmioty systemu szkolnictwa wyższego i nauki w rozumieniu ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. z 2024 r. poz. 1571, 1871, 1897, z 2025 r. poz. 619, 620, 621, 622, 1162, 1794, 1837, 1864, z 2026 r. poz. 187, 203, 328, 370, 635, 637, 821 oraz 912), w zakresie, w jakim wykonywane operacje podlegają rozporządzeniu (UE) 2018/1139, oraz wyłącznie w związku z operacjami wykonywanymi w ramach projektów badawczych, rozwojowych, wdrożeniowych, testowych lub demonstracyjnych albo realizowanych na rzecz podmiotów, o których mowa w pkt 1–3, o ile operacje pozostają w rzeczywistym i funkcjonalnym związku z celem, zakresem lub przewidzianymi rezultatami projektu;

a) od obowiązku spełniania wymagań związanych z użytkowaniem BSP danej klasy oraz kontrolowanego obszaru naziemnego dla:

STS-01 określonych w:

- UAS.STS-01.020 pkt 1 lit. c oraz f,
- UAS.STS-01.030 pkt 2 oraz pkt 8 - 10,
- UAS.STS-01.040 pkt 2 lit. f

rozdziału I dodatku 1 do załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie zasad i procedur wykonywania operacji z użyciem bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, s. 45, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2019/947”,

b) od obowiązku spełniania wymagań związanych z użytkowaniem BSP danej klasy, kontrolowanego obszaru naziemnego dla STS-02 w przypadku wykonywania operacji w odległości nie większej niż 2 km od miejsca startu określonych w:

- UAS.STS-02.020 pkt 2, pkt 4 - 6 oraz pkt 8,
- UAS.STS-02.030 pkt 2, pkt 8 - 11,
- UAS.STS-02.040 pkt 1, pkt 2 lit. e oraz f

rozdziału II dodatku 1 do załącznika do rozporządzenia (UE) 2019/947,

– operacje, o których mowa w lit. a i b, wykonuje się przy użyciu bezzałogowego statku powietrznego będącego produktem seryjnym wprowadzonym do obrotu, z wyłączeniem bezzałogowych statków

powietrznych skonstruowanych do użytku prywatnego oraz z wyłączeniem bezzałogowych statków powietrznych użytkowanych przez podmioty wskazane w pkt 5,

– operacje, o których mowa w lit. a i b, wykonuje się pod warunkiem prowadzenia operacji z zachowaniem bezpiecznej odległości, rozumianej jako odległość bezzałogowego statku powietrznego od innych statków powietrznych, przeszkód, osób niezaangażowanych lub zwierząt, zapewniającą uniknięcie kolizji lub stworzenia zagrożenia, ustalaną na podstawie analizy panujących warunków meteorologicznych, otoczenia i przeszkód w obszarze wykonywania operacji oraz rodzaju używanego bezzałogowego statku powietrznego i kwalifikacji pilota,

– w przypadku operacji wykonywanych zgodnie ze scenariuszem STS-02 bezzałogowy statek powietrzny jest wyposażony w funkcję lub system umożliwiający pilotowi bezzałogowego statku powietrznego w każdym czasie przerwanie misji oraz doprowadzenie do bezpiecznego zakończenia lotu, w szczególności poprzez wydanie komendy awaryjnej skutkującej natychmiastowym zakończeniem wykonywania operacji i przejściem do procedury awaryjnej (np. kontrolowane lądowanie, powrót i lądowanie albo inne rozwiązanie przewidziane przez producenta lub operatora), przy czym sposób użycia tej funkcji oraz kryteria jej zastosowania określa instrukcja operacyjna.

Zwolnienie otrzymuje nr **LBSP/SPEC/O/2026-05**

Zwolnienie od obowiązku spełnienia powyższych wymagań jest udzielone na okres

od 2.08.2026 r. do 31.12.2027 r.

Na podstawie art. 108 § 1 k.p.a. nadaję niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

Uzasadnienie:

Od 24 lutego 2022 r. za wschodnią granicą Rzeczypospolitej Polskiej trwa pełnoskalowa agresja zbrojna Federacji Rosyjskiej przeciwko Ukrainie. Państwa wschodniej flanki NATO, w tym Polska, funkcjonują w warunkach podwyższonego i długotrwałego poziomu zagrożeń o charakterze militarnym i hybrydowym, ukierunkowanych m.in. na infrastrukturę energetyczną, transportową i telekomunikacyjną. Polska pełni ponadto rolę kluczowego państwa tranzytowego dla wsparcia militarnego i humanitarnego kierowanego do Ukrainy, a przez terytorium RP przebiegają główne ciągi komunikacyjne oraz sieci przesyłowe, które stanowią potencjalny cel działań dywersyjnych i sabotażowych.

W tej sytuacji szczególnego znaczenia nabierają operacje z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych wykonywane w interesie publicznym – w szczególności przez służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo i porządek publiczny, zarządzanie kryzysowe, ochronę granicy państwowej oraz przez operatorów infrastruktury krytycznej. Bezzałogowe statki powietrzne stały się jednym z podstawowych narzędzi bieżącego monitorowania linii kolejowych, dróg, rurociągów, sieci energetycznych oraz

innych obiektów o znaczeniu strategicznym, często w reżimie BVLOS i na małych wysokościach, na rozległych obszarach, gdzie czas reakcji oraz elastyczność operacyjna mają kluczowe znaczenie dla skuteczności działań.

Standardowe scenariusze STS-01 i STS-02 określone w dodatku 1 do załącznika do rozporządzenia (UE) 2019/947 zostały zaprojektowane zasadniczo z myślą o cywilnych zastosowaniach komercyjnych w środowisku, w którym możliwe jest zapewnienie pełnej kontroli nad obszarem naziemnym oraz wykorzystanie specyficznych klas BSP (C5, C6). W przypadku operacji wykonywanych w interesie publicznym, na znacznych odcinkach infrastruktury liniowej (linie kolejowe, sieci energetyczne, rurociągi) oraz w zróżnicowanym środowisku terenowym, pełne stosowanie wymagań dotyczących m.in. wyznaczenia kontrolowanego obszaru naziemnego, parametrów BSP określonych klasą oraz obecności dodatkowego personelu (np. obserwatora czy pilota w pobliżu miejsca działania) jest w praktyce niewykonalne lub prowadziłoby do nieakceptowalnych opóźnień i utrudnień w realizacji ustawowych zadań.

Art. 71 rozporządzenia (UE) 2018/1139 przewiduje możliwość udzielenia przez państwo członkowskie zwolnienia od stosowania określonych wymagań przepisów unijnych w przypadku pilnej potrzeby operacyjnej, pod warunkiem zachowania równoważnego poziomu bezpieczeństwa oraz ograniczenia takiego zwolnienia do niezbędnego zakresu i czasu. Niniejsza decyzja ma charakter sektorowy, jednak pozostaje ograniczona przez katalog uprawnionych podmiotów, rzeczywisty i funkcjonalny związek operacji z zadaniem publicznym albo celem projektu o którym mowa w pkt 5 decyzji, wskazany zakres wymagań STS-01 i STS-02, limitów odległości oraz okres obowiązywania. Decyzja znajduje zastosowanie wyłącznie do operacji objętych zakresem rozporządzenia (UE) 2018/1139.

Zwolnienie obejmuje wyłącznie te elementy standardowych scenariuszy STS-01 i STS-02, które w warunkach operacji w interesie publicznym powodują największe trudności praktyczne lub wręcz uniemożliwiają efektywne wykonywanie zadań (wymagania dotyczące klasy BSP, kontrolowanego obszaru naziemnego oraz określonych warunków obecności personelu). Jednocześnie nadal mają zastosowanie wszystkie pozostałe wymagania tych scenariuszy, w tym w szczególności dotyczące kwalifikacji personelu, przygotowania i planowania operacji, prowadzenia łączności oraz stosowania procedur awaryjnych. W przypadku scenariusza STS-02 dodatkowo wprowadzono ograniczenie odległości operacji od miejsca startu do 2 km, co w sposób przewidywalny ogranicza obszar ryzyka związanego z wykonywaniem lotów BVLOS.

W celu utrzymania równoważnego poziomu bezpieczeństwa, w miejsce wymogów dotyczących kontrolowanego obszaru naziemnego wprowadza się obowiązek prowadzenia operacji z zachowaniem bezpiecznej odległości, rozumianej jako odległość bezzałogowego statku powietrznego od innych statków powietrznych, przeszkód, osób postronnych lub zwierząt, zapewniająca uniknięcie kolizji, ustalana każdorazowo na podstawie analizy panujących warunków meteorologicznych,

uwarunkowań terenowych oraz charakterystyki wykorzystywanego BSP i kwalifikacji pilota. Jest to podejście zbieżne z dotychczasowym, wieloletnim stosowaniem przez operatorów i nadzór lotniczy zasady dostosowywania odległości i parametrów operacji do realnych warunków środowiskowych, sprawdzone w praktyce w ramach krajowego systemu szkoleń i uprawnień dla operacji BSP.

W przypadku operacji wykonywanych zgodnie ze scenariuszem STS-02 obowiązek zachowania bezpiecznej odległości realizowany jest przede wszystkim poprzez planowanie i organizację operacji, tj. dobór trasy oraz parametrów lotu w sposób minimalizujący ekspozycję osób niezaangażowanych, wyznaczenie obszaru operacji oraz utrzymanie bezzałogowego statku powietrznego w tym obszarze z wykorzystaniem danych telemetrycznych i nawigacyjnych. Bezpieczna odległość nie jest w tym ujęciu wymogiem „mierzenia co do metra” w czasie rzeczywistym, lecz wymogiem takiego zaprojektowania i prowadzenia operacji, aby w typowych i przewidywalnych odchyleniach lotu oraz przy zastosowaniu procedur awaryjnych (w tym przerwania misji), możliwe było uniknięcie kolizji lub stworzenia zagrożenia dla osób, zwierząt oraz innych użytkowników przestrzeni powietrznej.

Ponadto zwolnienie ma charakter ograniczony podmiotowo, przedmiotowo i czasowo. Dotyczy wyłącznie ściśle określonego katalogu podmiotów, którym przepisy odrębne powierzają realizację zadań z zakresu bezpieczeństwa, ochrony ludności, infrastruktury krytycznej oraz zarządzania kryzysowego, a także podmiotów współdziałających z nimi na podstawie umów lub porozumień. Zwolnienie może być wykorzystywane jedynie w związku z wykonywaniem ustawowych zadań tych podmiotów, a nie w ramach działalności komercyjnej lub rekreacyjnej, i zostało udzielone na czas oznaczony, niezbędny do zapewnienia ciągłości działań oraz wypracowania trwałych rozwiązań legislacyjnych.

Ograniczenie zakresu podmiotowego wyłącznie do jednostek systemu szkolnictwa wyższego i nauki (w rozumieniu art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce) gwarantuje, że ze zwolnienia korzystać będą wyłącznie instytucje o wykazanej dojrzałości organizacyjnej i wysokich standardach bezpieczeństwa. Pilna potrzeba operacyjna w odniesieniu do tej grupy wynika ze specyfiki prowadzenia cykli badawczo-rozwojowych oraz rygorów czasowych i prawnych związanych z realizacją grantów naukowych (krajowych i unijnych), gdzie kilkumiesięczny czas oczekiwania na wydanie indywidualnych zezwoleń w kategorii szczególnej uniemożliwia terminową realizację celów projektu i grozi utratą finansowania. Projektowane zwolnienie nie zastępuje procedury uzyskania zezwolenia na operację w kategorii „szczególnej” opartego na ocenie ryzyka (SORA) dla operacji wykraczających poza scenariusze standardowe STS. Obejmuje ono wyłącznie operacje wykonywane zgodnie ze scenariuszami standardowymi STS-01 lub STS-02. Wprowadzenie dedykowanego zwolnienia dla uczelni i instytutów badawczych zapewnia niezbędną elastyczność i ciągłość prac naukowych, zachowując jednocześnie pełną kontrolę i wysoki poziom bezpieczeństwa lotów dzięki wdrożonym w tych jednostkach wewnętrznym procedurom nadzoru.

Dotychczasowe doświadczenia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w nadzorowaniu operacji

z użyciem BSP wykonywanych na potrzeby interesu publicznego, w tym operacji BVLOS na małych wysokościach, wskazują, że przy zachowaniu właściwego przygotowania operacji, odpowiednich kwalifikacji personelu oraz procedur zapewniających separację od osób postronnych i innych użytkowników przestrzeni powietrznej, możliwe jest utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa. Nadzór nie odnotował w tym obszarze trendów wypadkowych, które wskazywałyby na istotne zwiększenie ryzyka w porównaniu z operacjami wykonywanymi wyłącznie w standardowych scenariuszach unijnych.

Określenie terminu obowiązywania niniejszej decyzji do dnia 31 grudnia 2027 r. ma charakter pomocowy i odpowiada przewidywanemu harmonogramowi prac legislacyjnych na poziomie krajowym oraz unijnym. Okres ten uwzględnia planowane wdrożenie nowelizacji ustawy – Prawo lotnicze, która docelowo wprowadzi systemowe rozwiązania w tym zakresie bezpośrednio do krajowego porządku prawnego. Taka konstrukcja stanowi funkcjonalny mechanizm wyłączenia od wybranych wymogów rozporządzeń Unii Europejskiej, pozwalając na stabilne prowadzenie operacji w interesie publicznym oraz badawczo-rozwojowych do czasu wejścia w życie docelowych przepisów ustawowych. Czas ten jest zarazem niezbędny i wystarczający dla zapewnienia ciągłości prawnej, pozwalając uniknąć luki regulacyjnej w okresie przejściowym.

Ze względu na konieczność zapewnienia nieprzerwanej realizacji zadań związanych z ochroną życia i zdrowia, bezpieczeństwem i porządkiem publicznym, ratownictwem, zarządzaniem kryzysowym oraz ochroną infrastruktury krytycznej niniejszej decyzji nadano rygor natychmiastowej wykonalności. Przerwa pomiędzy wygaśnięciem dotychczasowego zwolnienia a możliwością wykonywania operacji na podstawie niniejszej decyzji mogłaby ograniczyć zdolność podmiotów objętych decyzją do realizacji zadań wymagających szybkiej reakcji. Nadanie rygoru służy zatem ochronie życia i zdrowia oraz ważnemu interesowi społecznemu.

Mając powyższe na uwadze, należy uznać, że wszystkie przesłanki zastosowania art. 71 rozporządzenia (UE) 2018/1139 zostały spełnione. Zwolnienie jest uzasadnione nadrzędną potrzebą zapewnienia bezpieczeństwa państwa i ochrony ludności w aktualnej sytuacji międzynarodowej, ograniczone do niezbędnego zakresu i czasu oraz zapewnia równoważny poziom bezpieczeństwa, poprzez pozostawienie w mocy zasadniczych wymagań operacyjnych i kompetencyjnych, wprowadzenie obowiązku zachowania bezpiecznej odległości oraz ograniczenie katalogu podmiotów uprawnionych do korzystania z odstępstwa. Co więcej, zwolnienie udzielone od 1 stycznia do 1 sierpnia 2026 roku decyzją LBSP.503.1.2025.ULC.1 z dnia 29 grudnia 2025 roku obejmujące swym zakresem zasadniczą część operacji objętych niniejszą decyzją nie doprowadziło do sytuacji stwarzających zagrożenie dla bezpieczeństwa, co potwierdza, że przyjęte środki ograniczające ryzyko okazały się skuteczne.

Pouczenie

1. Od niniejszej decyzji stronie nie służy odwołanie. Zgodnie z przepisami art. 127 § 3 i art. 129 § 2

k.p.a. strona niezadowolona z decyzji może zwrócić się do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w terminie 14 dni od doręczenia decyzji, z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy.

2. Jeżeli strona nie chce skorzystać z prawa do zwrócenia się z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy może wnieść do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, ul. Jasna 2/4, na podstawie art. 50 § 1, art. 52 § 3, art. 53 § 1 oraz art. 54 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. - Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2026 r. poz. 143 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi”, skargę na decyzję w terminie 30 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji stronie, za pośrednictwem Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Wpis stały od skargi wynosi 200 zł. Strona ma możliwość ubiegania się o zwolnienie od kosztów albo przyznanie prawa pomocy. Prawo pomocy obejmuje zwolnienie od kosztów sądowych oraz ustanowienie adwokata, radcy prawnego, doradcy podatkowego lub rzecznika patentowego. Wniosek o przyznanie prawa pomocy, na podstawie art. 243 § 1 ustawy Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi, może być złożony do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego przed wszczęciem postępowania lub w jego toku. Wniosek jest wolny od opłat sądowych.

3. Na podstawie art. 127a k.p.a. strona może w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji zrzec się prawa do wniesienia odwołania poprzez złożenie stosownego oświadczenia Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego. W dniu otrzymania przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do złożenia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy decyzja staje się ostateczna i prawomocna, a strona nie będzie mogła wnieść wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy ani skargi do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, ul. Jasna 2/4.

z up. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Paweł Szymański

Dyrektor Departamentu Bezzałogowych Statków Powietrznych

(dokument został wydany w postaci elektronicznej i opatrzony kwalifikowanym podpisem elektronicznym)