



PREZES URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, 2026-02-12

DECYZJA
LBSP.503.1.2026.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) 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 z 22.08.2018, s. 1), 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)

ZWALNIAM

operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych wykonujących operacje w kategorii „otwartej” z wykorzystaniem widoku z pierwszej osoby (First Person View, zwane dalej „FPV”) od obowiązku utrzymywania bezzałogowego statku powietrznego, zwanego dalej „BSP”, w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) (w zakresie wymogu VLOS, w tym w zakresie, w jakim spełnienie tego wymogu w operacjach FPV jest zapewniane przez wykorzystanie obserwatora BSP), o którym mowa w art. 4 ust. 1 lit. d oraz UAS.OPEN.060 ust. 2 lit. b części A załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2019/947”, w odniesieniu do operacji wykonywanych w podkategoriach:

1. A1 – przy użyciu BSP o maksymalnej masie startowej (MTOM) nieprzekraczającej:
 - a) 250 g – w przypadku BSP skonstruowanego do użytku prywatnego albo BSP oznaczonego jako klasa C0,
 - b) 900 g – w przypadku BSP oznaczonego jako klasa C1,– eksploatowanego zgodnie z przepisami dotyczącymi podkategorii A1, pod warunkiem, że odległość pozioma BSP od pilota BSP nie przekracza 200 m;
2. A2 – przy użyciu BSP o maksymalnej masie startowej (MTOM) nieprzekraczającej 4 kg, oznaczonego jako klasa C2, eksploatowanego zgodnie z przepisami dotyczącymi podkategorii A2, pod warunkiem, że odległość pozioma BSP od pilota BSP nie przekracza 200 m;

3. A3 – przy użyciu BSP o maksymalnej masie startowej (MTOM) nieprzekraczającej 4 kg, eksploatowanego zgodnie z przepisami dotyczącymi podkategorii A3, pod warunkiem, że odległość pozioma BSP od pilota BSP nie przekracza 500 m, z zachowaniem co najmniej 150 metrów w poziomie od terenów mieszkaniowych, użytkowych, przemysłowych lub rekreacyjnych;
 - jeżeli spełnione są następujące warunki:
 1. wysokość lotu BSP nie przekracza 50 m nad poziomem terenu (AGL);
 2. spełnione są wszystkie pozostałe wymagania operacyjne, techniczne i kompetencyjne przewidziane odpowiednio dla podkategorii A1, A2 i A3 w rozporządzeniu (UE) 2019/947, w szczególności w zakresie zasad wykonywania lotów w pobliżu osób, zakazu lotu nad zgromadzeniami osób oraz wymogów dotyczących szkoleń i egzaminów dla pilotów BSP.

Zwolnienie otrzymuje nr LBSP/SPEC/O/2026-04.

Zwolnienie udziela się na okres:

od dnia 12 lutego 2026 r. do dnia 12 października 2026 r.

Uzasadnienie:

Celem niniejszej decyzji jest czasowe umożliwienie wykonywania operacji FPV w kategorii „otwartej” w podkategorii A1, A2 i A3 w sposób zgodny z prawem, przy zachowaniu akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa, poprzez zastosowanie instrumentu elastyczności przewidzianego w art. 71 rozporządzenia (UE) 2018/1139. W aktualnym stanie prawnym przepisy rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/947 zakładają co do zasady, że pilot BSP utrzymuje bezpośrednią widoczność statku (VLOS), a wykonywanie lotów FPV w kategorii „otwartej” postrzegane jest jako wymagające wykorzystania obserwatora BSP. W praktyce prowadzi to do istotnej rozbieżności pomiędzy literalnymi wymaganiami przepisów a realnymi możliwościami i potrzebami operacyjnymi środowiska FPV.

Segment FPV stał się w ostatnich latach istotnym elementem rozwijającego się rynku BSP. Obejmuje nie tylko loty rekreacyjne, lecz także zastosowania o charakterze szkoleniowym i rozwojowym, w ramach których piloci budują umiejętności później wykorzystywane w bardziej złożonych operacjach w kategorii „szczególnej”, w standardowych scenariuszach czy w operacjach wykonywanych w interesie publicznym. Jednocześnie dostępność lekkich i zaawansowanych technologicznie BSP powoduje, że loty FPV są wykonywane powszechnie, często w sposób nieformalny, poza pełną zgodnością z obowiązującymi przepisami, przede wszystkim z uwagi na wymóg utrzymywania VLOS i praktyczną trudność zapewnienia rzeczywistego, stałego obserwatora BSP dla każdej operacji FPV.

W tej sytuacji występuje pilna potrzeba operacyjna uporządkowania zasad wykonywania lotów FPV w kategorii „otwartej” w taki sposób, aby z jednej strony nie blokować realnej aktywności tego segmentu rynku BSP, a z drugiej – zapewnić przewidywalny i akceptowalny poziom bezpieczeństwa. Wprowadzenie niniejszego zwolnienia pozwala na objęcie tej aktywności spójnymi, przejrzystymi zasadami.

Zastosowany mechanizm odstępstwa polega na ściśle ograniczonym odejściu od wymogu utrzymywania bezpośredniej widoczności BSP (VLOS) przez pilota, przy jednoczesnym spełnieniu szeregu warunków ograniczających ryzyko. Po pierwsze, w podkategorii A1 zwolnienie obejmuje BSP o MTOM do 250 g (w tym BSP skonstruowane do użytku prywatnego albo oznaczone jako klasa C0) oraz BSP oznaczone jako klasa C1 o MTOM do 900 g. Ze względu na masę i energię kinetyczną są to

statki o relatywnie niskim potencjale wyrządzenia szkody w razie zdarzenia. Po drugie, w podkategorii A2 pozostawiono ograniczenie MTOM właściwe dla BSP klasy C2, tj. MTOM nieprzekraczającą 4 kg, przy uwzględnieniu podwyższonych wymagań kompetencyjnych dla pilota BSP w tej podkategorii. Po trzecie, w podkategorii A3 wprowadzono ograniczenie MTOM do 4 kg, pozostając znacznie poniżej maksymalnych wartości dopuszczalnych w tej podkategorii, co istotnie redukuje ryzyko wobec osób i mienia w otoczeniu operacji.

Po czwarte, we wszystkich operacjach FPV objętych niniejszym zwolnieniem zastosowano dodatkowe ograniczenia wysokości i zasięgu lotu – do 50 m nad poziomem terenu (AGL) oraz 200 m w poziomie od pilota BSP dla podkategorii A1 i A2 lub 500 m w poziomie od pilota BSP dla podkategorii A3. Rozwiązanie to ogranicza obszar potencjalnego oddziaływania operacji, jest spójne z typowym profilem lotów FPV (racing/freestyle na niewielkiej wysokości) i zmniejsza prawdopodobieństwo konfliktu z innymi użytkownikami przestrzeni powietrznej. Po piąte, zachowane są w pełni wszystkie pozostałe wymagania określone dla podkategorii A1, A2 i A3 w rozporządzeniu (UE) 2019/947, w tym wymogi dotyczące kwalifikacji pilotów BSP, zasad wykonywania lotów w pobliżu i z dala od osób, zakazu lotu nad zgromadzeniami osób oraz wymogów technicznych właściwych dla klas określonych w zwolnieniu, a także dla BSP wykorzystywanych w podkategorii A3.

Niniejsze zwolnienie nie ingeruje w obowiązujące przepisy dotyczące stref geograficznych dla BSP ani innych ograniczeń w użytkowaniu przestrzeni powietrznej. Zwolnienie nie uchyla dodatkowych warunków wykonywania operacji wynikających z przepisów dotyczących użytkowania przestrzeni powietrznej, w tym warunków określonych dla stref geograficznych dla BSP. Operatorzy i piloci są nadal zobowiązani do przestrzegania warunków korzystania z wydzielonych stref; w przypadku gdy dla danej strefy lub obszaru ustanowiono obowiązek utrzymywania VLOS lub korzystania z obserwatora BSP, niniejsze zwolnienie nie znosi tych obowiązków. Tym samym zakres odstępstwa został ograniczony do tych elementów ram regulacyjnych, które w praktyce uniemożliwiają wykonywanie typowych operacji FPV w kategorii „otwartej”, bez naruszania pozostałych wymagań systemu bezpieczeństwa.

Decyzja ma charakter generalny i obejmuje wszystkich operatorów oraz pilotów BSP wykonujących operacje zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/947, co zapobiega zakłóceniu konkurencji i zapewnia równe traktowanie uczestników rynku. Jednocześnie została ona ściśle ograniczona w czasie – do okresu od dnia 12 lutego 2026 r. do dnia 12 października 2026 r. – co jest zgodne z założeniami art. 71 rozporządzenia (UE) 2018/1139, przewidującego czasowy i proporcjonalny charakter zwolnień. W tym okresie Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego będzie monitorował funkcjonowanie zwolnienia, w szczególności w zakresie liczby i charakteru zdarzeń związanych z operacjami FPV w kategorii „otwartej”, oraz może podjąć działania zmierzające do wypracowania trwałych rozwiązań legislacyjnych na poziomie krajowym lub unijnym.

Przed wydaniem niniejszego zwolnienia przeprowadzono analizę ryzyka operacji FPV w kategorii „otwartej”, z uwzględnieniem w szczególności operacji w podkategoriach A1, A2 oraz A3. Analiza obejmowała identyfikację zagrożeń i ocenę ich skutków oraz prawdopodobieństwa, a także dobór środków ograniczających ryzyko, które zostały odzwierciedlone w warunkach zwolnienia. W ocenie organu, przy spełnieniu tych warunków, poziom ryzyka rezydualnego pozostaje akceptowalny, a proponowane rozwiązanie zapewnia zachowanie właściwego poziomu bezpieczeństwa.

Dotychczasowe doświadczenia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w nadzorowaniu operacji wykonywanych w kategorii „otwartej”, w tym z wykorzystaniem lekkich BSP, nie wskazują na istotne trendy wypadkowe, które uniemożliwiałyby zastosowanie ograniczonego odstępstwa od wymogu VLOS przy jednoczesnym spełnieniu opisanych wyżej warunków masy, wysokości, zasięgu i pozostałych

wymogów operacyjnych. Mając powyższe na uwadze, należy uznać, że przesłanki zastosowania art. 71 rozporządzenia (UE) 2018/1139 zostały spełnione: zwolnienie jest uzasadnione realnymi potrzebami operacyjnymi rozwijającego się sektora BSP, ograniczone do niezbędnego zakresu i czasu, nie zakłóca konkurencji oraz zapewnia równoważny poziom bezpieczeństwa w stosunku do standardowych wymagań wykonywania operacji w kategorii „otwartej”.

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, 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 2024 r. poz. 935, 1685, z 2025 r. poz. 769, 1427 i 1882), 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. w zw. z art. 127 § 3 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 odwołania decyzja staje się ostateczna i prawomocna i strona nie będzie mogła wnieść wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy ani skargi do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie.

z up. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Paweł Szymański

Dyrektor

Departament Bezzałogowych Statków Powietrznych

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