

Nazwa projektu

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni

Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące

Ministerstwo Infrastruktury

Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu

Maciej Lasek – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu

Jadwiga Żandarska – Dyrektor Departamentu Lotnictwa w Ministerstwie Infrastruktury; Sekretariat Departamentu Lotnictwa: tel. 22 630 13 39, e-mail: sekretariatDL@mi.gov.pl

Marta Frelas – główny specjalista do spraw legislacji, Departament Lotnictwa w Ministerstwie Infrastruktury; tel. 22 630 14 38, e-mail: marta.frelas@mi.gov.pl

Data sporządzenia

15.04.2026 r.

Źródło:

Prawo UE

Nr w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury

110

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Istnieje potrzeba dostosowania krajowych przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 grudnia 2018 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni (Dz. U. z 2019 r. poz. 619) do przepisów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiającego wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniającego rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010 (Dz. Urz. UE L 281 z 13.10.2012, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem SERA”, w zakresie zapewnienia możliwości wykonania lotu zgodnie z przepisami SERA, co zostało wskazane jako niezgodność w trakcie inspekcji standaryzacyjnej EASA, do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/373 z dnia 1 marca 2017 r. ustanawiającego wspólne wymogi dotyczące instytucji zapewniających zarządzanie ruchem lotniczym/służby żeglugi powietrznej i inne funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym oraz nadzoru nad nimi, uchylającego rozporządzenie (WE) nr 482/2008, rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1034/2011, (UE) nr 1035/2011 i (UE) 2016/1377 oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 677/2011 (Dz. Urz. UE L 62 z 08.03.2017, str. 1, z późn. zm.) w zakresie nowego elementu struktury przestrzeni powietrznej jakim jest strefa informacji powietrznej (ang. flight information zone) oraz do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/2803 z dnia 23 października 2024 r. w sprawie wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz. Urz. UE L 2024/2803 z 11.11.2024), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2024/2803”.

Obecny podział przestrzeni powietrznej, de facto dopuszczający istnienie w polskiej przestrzeni powietrznej przestrzeni kontrolowanej, niekontrolowanej oraz niesklasyfikowanej, nie gwarantuje wykonania lotu zgodnie z przepisami SERA, ze względu na fakt, że w przestrzeni powietrznej niesklasyfikowanej pilot nie wie jakiego rodzaju służbę ruchu lotniczego będzie miała zapewnioną, co jest niezgodne z pkt SERA.2010 rozporządzenia SERA, który stanowi, że pilot dowódca statku powietrznego, niezależnie od tego, czy osobiście pilotuje statek powietrzny, czy też nie, jest odpowiedzialny za użytkowanie statku powietrznego zgodnie z przepisami rozporządzenia SERA, od których wolno mu odstąpić w okolicznościach, w których takie odstępstwo jest bezwzględnie konieczne ze względów bezpieczeństwa.

Ponadto, obowiązujące rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 grudnia 2018 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni nie uwzględnia:

- 1) wszystkich realnych potrzeb użytkowników przestrzeni powietrznej;
- 2) części stref podlegających opracowaniu przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej („PAŻP”), tj. TRA, CBA;
- 3) obowiązku uzgadniania wszystkich projektowanych stref w polskiej przestrzeni powietrznej z Siłami Zbrojnymi RP (Szefostwem Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP);
- 4) potrzeby dostosowania elastycznych elementów struktury przestrzeni powietrznej w dniu operacji;

- 5) potrzeby doprecyzowania przepisów odnoszących się do projektowania, zamawiania, aktywacji i dezaktywacji elastycznych elementów struktury przestrzeni powietrznej;
- 6) wyłączeń od stosowania części jego przepisów w odniesieniu do lotów wykonywanych na potrzeby obronności państwa, w tym lotów wykonywanych w ramach misji AIR POLICING;
- 7) przepisów zapewniających spójność regulacji z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 marca 2019 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (Dz. U. z 2025 r. poz. 947);
- 8) potrzeby dostosowania skrótów i pojęć elementów przestrzeni powietrznej wykorzystywanych przez służbę kontroli ruchu lotniczego Sił Zbrojnych RP oraz usunięcia skrótów nieistniejących stref wraz z ich definicjami i odnośnikami;
- 9) podmiotu kierującego operacjami właściwego do uzgadniania wlotu w strefę jego odpowiedzialności.

Dodatkowo, przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 grudnia 2018 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej zawierają odesłania do nieobowiązujących już rozporządzeń UE:

- 1) rozporządzenia (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającego ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 23) oraz
- 2) rozporządzenia (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 20, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 41).

Odesłania te należy zaktualizować.

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

Rekomendowanym rozwiązaniem jest zmiana rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 grudnia 2018 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni w zakresie dotyczącym zapewnienia bezpiecznego przelotu w przypadku aktywności niesklasyfikowanej przestrzeni powietrznej oraz zastąpienie odesłań do nieobowiązujących przepisów prawa Unii Europejskiej odesłaniami do rozporządzenia nr 2024/2803.

W projekcie rozporządzenia proponuje się również zmiany mające na celu:

- 1) wprowadzenie obowiązku uzgadniania wszystkich projektowanych stref w polskiej przestrzeni powietrznej z Siłami Zbrojnymi RP (obecnie jednostką organizacyjną podległą Ministrowi Obrony Narodowej właściwą w przedmiotowym zakresie jest Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP);
- 2) umożliwienie Siłom Zbrojnym RP bardziej efektywnego oraz elastycznego reagowania na zagrożenia z powietrza w czasie pokoju w kontekście konfliktu za wschodnią granicą kraju bez jednoczesnego obniżenia bezpieczeństwa innych użytkowników przestrzeni powietrznej;
- 3) dostosowanie przepisów nowelizowanego rozporządzenia do koncepcji elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej (FUA – Flexible Use of Airspace);
- 4) usunięcie skrótów i określeń, które straciły zastosowanie;
- 5) dostosowanie niektórych skrótów i określeń dotyczących elementów przestrzeni powietrznej wykorzystywanych przez służbę kontroli ruchu lotniczego Sił Zbrojnych RP oraz na potrzeby lotnisk współużytkowanych;
- 6) usunięcie wzmianek o nieistniejących strefach przestrzeni powietrznej TFR oraz MATZ;
- 7) dodanie definicji i zasad korzystania ze strefy informacji powietrznej (ang. flight information zone).

W efekcie nastąpi zapewnienie spójności przepisów prawa krajowego z obowiązującymi przepisami prawa UE, a także dostosowanie przepisów obowiązującego rozporządzenia do potrzeb Sił Zbrojnych RP.

Brak możliwości osiągnięcia celu projektu w sposób inny niż zmiana obowiązujących przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 grudnia 2018 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni.

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

W ramach opracowywania projektu dokonano przeglądu rozwiązań stosowanych w Austrii, Czechach, Francji, Litwie i Niemczech. W Zbiorach Informacji Lotniczych (AIP) tych państw wskazano na stosowanie klasyfikacji przestrzeni powietrznej zgodnej z rozporządzeniem SERA.

Niemniej jednak, w przypadku Czech strefy D, P i R w AIP ENR 1 pkt 1.2.7 w części „Airspace classification” są określone jako „no classification”, co w wolnym tłumaczeniu odpowiada określeniu „lub są one

niesklasyfikowane” stosowanemu w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 27 grudnia 2018 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1	Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2025 r. poz. 1431, z późn. zm.)	Zatwierdzanie zmian w strukturze przestrzeni powietrznej zgodnie z obowiązującymi klasami przestrzeni powietrznej.
Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego - Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	1	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 grudnia 2018 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni	Zarządzanie zmianami w strukturze przestrzeni powietrznej zgodnie z obowiązującymi klasami przestrzeni powietrznej.
Użytkownicy polskiej przestrzeni powietrznej	Kilkanaście tysięcy	Dane własne organu (Rejestr Personelu Lotniczego ULC)	Stosowanie się do właściwości danego elementu przestrzeni powietrznej zgodnie z jego klasyfikacją.
Dowództwo Generalne Rodzajów Sił Zbrojnych	1 podmiot	Dane własne organu (ULC)	Normatywne, bezpośrednie. Wnioskowanie o wydzielenie struktury przestrzeni powietrznej; konsultowanie zmian w przestrzeni powietrznej z PAŻP; rezerwacja i korzystanie z wydzielonych struktur przestrzeni powietrznej.

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

Konsultacje publiczne projektu zostaną przeprowadzone zgodnie z trybem przewidzianym w uchwale nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806, z późn. zm.).

W ramach konsultacji publicznych projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny oraz na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Informacja o udostępnieniu projektu zostanie skierowana do następujących podmiotów:

1. AMC Aviation Sp. z o.o., ul. Ruchliwa 15, 02-182 Warszawa;
2. Aeroklub Polski, ul. Komitetu Obrony Robotników 39, 02-148 Warszawa;
3. Airport Meteo Sp. z o.o., ul. Lubelska 158, 26-600 Radom;
4. ATSM Sp. z o.o., ul. Bielska 28, 02-394 Warszawa;
5. BARIP – Rada Przedstawicieli Linii Lotniczych w Polsce, ul. Adama Mickiewicza 23, 01-517 Warszawa;
6. Bartolini Air Regional Sp. z o.o., ul. Pilska 4, 93-467 Łódź;
7. Enter Air Sp. z o.o., ul. Komitetu Obrony Robotników 74, 02-146 Warszawa;
8. General Aviation Services Sp. z o.o., ul. Kaliskiego 57, 01-476 Warszawa;
9. Husair Sp. z o.o., ul. Księżycowa 3 hangar 11, 01-934 Warszawa;
10. Ibex – U.L. Sp. z o.o., ul. Księżycowa 3, 01-934 Warszawa;
11. Jet Story Sp. z o.o., ul. Komitetu Obrony Robotników 47, 02-146 Warszawa;
12. Krajowe Towarzystwo Lotnicze, Al. Jerozolimskie 81 lok. 7.10, 02-001 Warszawa;
13. Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, ul. Księżycowa 5, 01-934 Warszawa;
14. Lotnisko Mielec Sp. z o.o., ul. Lotniskowa 30, 39-300 Mielec;
15. Lotnisko Warszawa-Babice, ul. Gen. Bryg. Sylwestra Kaliskiego 57, 01-476 Warszawa;
16. Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin, ul. Generała Wiktora Thommée 1a, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki;
17. Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków - Balice sp. z o.o., ul. Kpt. M. Medweckiego 1, 32-083 Balice;
18. Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice im. Wojciecha Korfańskiego w Pyrzowicach, ul. Wolności 90,

budżet państwa – Minister Obrony Narodowej	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Źródła finansowania	Nie dotyczy
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie regulacji nie spowoduje dodatkowych skutków finansowych dla jednostek sektora finansów publicznych, w tym budżetu państwa, polegających na zwiększeniu wydatków lub zmniejszeniu dochodów tych jednostek, w stosunku do wielkości wynikających z obowiązujących przepisów.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2025 r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	0						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0						
Niemierzalne	0	0						

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak wpływu projektowanej regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, a zwłaszcza mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców. Brak wpływu projektowanej regulacji na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.
--	---

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie spowoduje dodatkowych obciążeń finansowych dla instytucji zapewniającej służbę żeglugi powietrznej ani dla użytkowników przestrzeni powietrznej.

9. Wpływ na rynek pracy

Brak wpływu projektowanej regulacji na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 sądy powszechne, administracyjne
lub wojskowe

demografia
 mienie państwowe
 inne:

informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

Brak wpływu projektowanej regulacji na pozostałe obszary.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wykonanie przepisów aktu prawnego nastąpi od dnia wejścia rozporządzenia w życie.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Brak konieczności ewaluacji efektów projektu.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Zbiory Publikacji Lotniczych dostępne są na stronach:

<https://eaip.austrocontrol.at/>

<https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/>

https://aim.rlp.cz/vfrmanual/actual/pdf/enr_1_en.pdf

<https://aip.dfs.de/basicAIP/>

https://www.ans.lt/a1/aip/003_31Oct2024/2024-10-31-AIRAC/html/index.html