

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 2026 r.

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

Na podstawie art. 121 ust. 5 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2025 r. poz. 1431 i 1668 oraz z 2026 r. poz. 176) zarządza się, co następuje:

§ 1. 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 (Dz. U. z 2019 r. poz. 619) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 2:

a) pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8) ATFM – (Air Traffic Flow Management) zarządzanie przepływem ruchu lotniczego w rozumieniu art. 2 pkt 8 rozporządzenia nr 2024/2803;”;

b) pkt 16 otrzymuje brzmienie:

„16) CDR – (Conditional Route) warunkową drogę lotniczą, która może być zaplanowana i wykorzystywana pod określonymi warunkami, w zależności od spodziewanych poziomów aktywności związanych z nią TSA albo TRA;”;

c) pkt 22 otrzymuje brzmienie:

„22) FIR – (Flight Information Region) rejon informacji powietrznej – przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, w której zapewniona jest służba informacji powietrznej i służba alarmowa;”;

d) po pkt 22 dodaje się pkt 22a w brzmieniu:

„22a) FIZ – (Flight Information Zone) strefę informacji powietrznej w rozumieniu pkt 183 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/373 z dnia 1 marca 2017 r. ustanawiającego wspólne wymogi dotyczące instytucji

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2725).

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.);”

- e) uchyla się pkt 27,
 - f) pkt 29 otrzymuje brzmienie:

„29) MCTR – (Military CTR) strefę kontrolowaną lotniska z zapewnioną przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej służbą kontroli ruchu lotniczego;”
 - g) pkt 31 otrzymuje brzmienie:

„31) MTMA – (Military TMA) rejon kontrolowany lotniska lub węzła lotnisk z zapewnioną przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej służbą kontroli ruchu lotniczego;”
 - h) pkt 34 otrzymuje brzmienie:

„34) podmiot uprawniony – podmiot uprawniony do zamawiania lub korzystania z MRT, TSA, TRA, CBA, ATZ lub poszczególnych ich segmentów oraz podmiot kierujący operacjami lotniczymi w zarezerwowanej części przestrzeni powietrznej;”
 - i) po pkt 38 dodaje się pkt 38a w brzmieniu:

„38a) rozporządzenie nr 2024/2803 – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 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);”
 - j) uchyla się pkt 39 i 42;
- 2) w § 3 ust. 4 otrzymuje brzmienie:
- „4. W przestrzeni powietrznej FIR Warszawa służby meteorologiczne są zapewniane od powierzchni ziemi lub wody do FL 530.”;
- 3) w § 4:
- a) uchyla się ust. 2 i 3,
 - b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Projekty AWY, CDR, CTA, CTR, MCTR, TMA, MTMA, TRA oraz CBA są opracowywane przez Instytucję i przedkładane do akceptacji Prezesowi Urzędu.”;

- 4) w § 5:
- a) w ust. 1:
- uchyla się pkt 3,
 - pkt 4 otrzymuje brzmienie:
„4) TSA, TRA, MRT oraz CBA – dla których określono klasę przestrzeni powietrznej właściwą dla przestrzeni niekontrolowanej lub nie zostały one sklasyfikowane;”,
 - dodaje się pkt 5 w brzmieniu:
„5) FIZ – dla której określono klasę przestrzeni właściwą dla przestrzeni niekontrolowanej.”,
- b) w ust. 2 wyraz „MATZ” zastępuje się wyrazem „FIZ”,
- c) w ust. 3 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:
„Dopuszcza się utworzenie ATZ w geograficznych granicach odpowiedniej CTR lub MCTR, w której zawieszono albo zakończono zapewnianie służb ATC.”,
- d) ust. 4 otrzymuje brzmienie:
„4. W przypadku zawieszenia albo zakończenia zapewniania służby lotniskowej informacji powietrznej (AFIS) w FIZ strefa ta ulega dezaktywacji lub może zostać aktywowana jako ATZ.”;
- 5) w § 7 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
„2) można wydzielić D, R, TSA oraz TRA, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 2 ustawy, z uwzględnieniem stref, o których mowa w pkt 1.”;
- 6) w § 9:
- a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:
„4. Przestrzeń powietrzną w TSA, TRA i CBA klasyfikuje się odpowiednio dla przestrzeni kontrolowanej albo niekontrolowanej albo pozostaje ona niesklasyfikowana.”,
- b) uchyla się ust. 6 i 7,
- c) ust. 8 otrzymuje brzmienie:
„8. Projekty TSA, TRA oraz CBA są opracowywane przez Instytucję i przedkładane do akceptacji Prezesowi Urzędu.”;
- 7) w § 14 ust. 1–4 otrzymują brzmienie:

„1. Instytucja konsultuje, w terminie przez nią określonym, projekty, o których mowa w § 4 ust. 4, § 5 ust. 2, § 6 ust. 2, § 8 ust. 2, § 9 ust. 8, § 10 ust. 2 i § 13, z użytkownikami przestrzeni powietrznej, o których mowa w art. 38 ust. 16 i art. 40 rozporządzenia nr 2024/2803, w tym z SSRL SZ RP.

2. Instytucja uzgadnia z SSRL SZ RP, w terminie przez nią określonym, projekty, o których mowa w § 4 ust. 4, § 5 ust. 2, § 6 ust. 2, § 8 ust. 2, § 9 ust. 8, § 10 ust. 2 i § 13, opracowywane na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej lub będące w kolizji ze strukturami przestrzeni powietrznej wykorzystywanymi przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej.

3. Niezajęcie stanowiska przez użytkowników przestrzeni powietrznej, o których mowa w art. 38 ust. 16 i art. 40 rozporządzenia nr 2024/2803, w terminie określonym przez Instytucję uważa się za akceptację projektów, chyba że użytkownik przed upływem tego terminu zwróci się do Instytucji o jego przedłużenie, wskazując jednocześnie termin zajęcia stanowiska nie dłuższy niż 14 dni.

4. Projekty, o których mowa w § 4 ust. 4, § 5 ust. 2, § 6 ust. 2, § 8 ust. 2, § 9 ust. 8, § 10 ust. 2 i § 13, uwzględniają potrzeby i stopień skomplikowania ruchu lotniczego, plany skuteczności działania oraz potrzeby użytkowników przestrzeni powietrznej, w tym użytkowników państwowych statków powietrznych, a także zawierają informacje na temat mających wpływ na bezpieczeństwo planowanych zmian w systemach funkcjonalnych.”;

8) w § 16:

a) ust. 1–5 otrzymują brzmienie:

„1. Loty na potrzeby obronności państwa, w tym loty AIR POLICING, nie wymagają składania planów lotu oraz nie wymagają uprzedniego uzyskania rezerwacji elastycznych elementów struktury przestrzeni powietrznej w AUP.

2. Elastyczne elementy struktury przestrzeni powietrznej aktywowane w dniu operacji na potrzeby lotów, o których mowa w ust. 1, posiadają priorytet przed innymi strukturami przestrzeni powietrznej.

3. Korzystanie z przestrzeni powietrznej, o której mowa w § 6, następuje po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu ATC oraz podpisaniu porozumienia pomiędzy organem ATS a podmiotem planującym wykonywanie lotów w tej przestrzeni. W porozumieniu określa się procedurę aktywacji, operacji i zakończenia aktywności w tej przestrzeni.

4. Korzystanie z TSA, TRA, CBA oraz MRT wymaga uprzedniego uzyskania rezerwacji, z zastrzeżeniem ust. 1.

5. Korzystanie z ATZ jest możliwe po uzgodnieniu z zarządzającym lotniskiem, dla którego dana ATZ została utworzona, albo z podmiotem uprawnionym przez niego wyznaczonym.”,

b) po ust. 5 dodaje się ust. 5a w brzmieniu:

„5a. Korzystanie z FIZ jest możliwe po uzgodnieniu z właściwą AFIS.”,

c) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Wlot w strefy, rejony i trasy, o których mowa w ust. 4, a także w CTR, MCTR, TMA i MTMA statków powietrznych wykonujących lot na hasła GARDA i RATOWNIK albo statków powietrznych ze statusem lotu HOSP, SAR, FFR i MEDEVAC jest możliwy po uzgodnieniu wlotu do tych stref, rejonów i tras z odpowiednimi organami ATS lub właściwymi podmiotami kierującymi operacjami lotniczymi.”;

9) w § 18:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Przelot statku powietrznego, przez TSA lub jego segment, niebiorącego udziału w operacjach lotniczych, dla których zarezerwowano TSA, nie jest możliwy, z zastrzeżeniem § 16 ust. 6.”,

b) ust. 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3. Za bezpieczeństwo lotów wykonywanych w TSA, TRA, CBA oraz MRT odpowiada podmiot uprawniony.

4. Przelot statku powietrznego niebiorącego udziału w operacjach lotniczych, dla których zarezerwowano MRT, nie jest możliwy, z zastrzeżeniem § 16 ust. 6.”,

c) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. W przypadku konieczności przelotu przez strefę, dla której nie określono klasy przestrzeni powietrznej, statku powietrznego niebiorącego udziału w operacjach lotniczych, dla których zarezerwowano tę strefę, przelot ten jest możliwy:

- 1) za zgodą i w koordynacji z podmiotem uprawnionym odpowiedzialnym za zapewnianie bezpieczeństwa w tej strefie w czasie, w którym przelot będzie wykonywany;
- 2) na zasadach obowiązujących w danej klasie przestrzeni powietrznej, w której ta strefa jest zlokalizowana.”;

10) w § 19:

a) ust. 3–14 otrzymują brzmienie:

„3. Prezes Urzędu publikuje w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego wykaz podmiotów uprawnionych, o których mowa w ust. 2 pkt 3–7, zawierający dane kontaktowe tych podmiotów. W przypadku zmiany danych kontaktowych, w szczególności nazwy lub numeru telefonu, podmiot ten niezwłocznie powiadamia Prezesa Urzędu.

4. Wydłużenie czasu korzystania z ATZ w stosunku do czasu opublikowanego w AIP Polska jest możliwe na podstawie zamówienia złożonego przez zarządzającego lotniskiem, w trybie określonym w ust. 1.

5. Zamówienie, o którym mowa w ust. 1, może być składane jako wniosek o udostępnienie bloku przestrzeni powietrznej obejmującego jeden lub więcej niż jeden segment w określonym przedziale wysokości oraz określonym przedziale czasowym.

6. Przesunięcie lub rozszerzenie przedziału czasu korzystania z elastycznych elementów struktury przestrzeni powietrznej lub ich przedziałów wysokości, zamówionych zgodnie z ust. 1, może nastąpić po zgłoszeniu takiej potrzeby do AMC Polska w dniu planowanej aktywności z co najmniej 30-minutowym wyprzedzeniem oraz po uzyskaniu zezwolenia od AMC Polska.

7. Korzystanie z elastycznych elementów struktury przestrzeni powietrznej, nieopublikowanych w AUP na dany dzień, może nastąpić bez konieczności składania zamówienia, o którym mowa w ust. 1, po zgłoszeniu potrzeby takiej rezerwacji w dniu operacji do AMC Polska oraz po uzyskaniu od AMC Polska zezwolenia zgodnie z procedurami określonymi w porozumieniu między Instytucją a podmiotem uprawnionym, a w przypadku podmiotów uprawnionych wskazanych zgodnie z ust. 2 pkt 1 – między Instytucją a SSRL SZ RP. W porozumieniu określa się procedurę aktywacji, operacji i zakończenia aktywności w tej przestrzeni.

8. W przypadku braku zezwolenia, o którym mowa w ust. 6, po upływie czasu opublikowanego w AUP lub UUP, strefy, rejon i trasa są nieaktywne, a przestrzeń powietrzna przyjmuje klasę przestrzeni właściwą do zapewnianej ATS.

9. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 6 albo 7, nie może zostać wydane, jeżeli wprowadzałoby dodatkowe ograniczenia w przestrzeni niekontrolowanej lub

pozostawało w kolizji z innymi strukturami przestrzeni powietrznej opublikowanymi w AUP lub UUP.

10. Korzystanie z TSA, TRA lub CBA może być zróżnicowane pod względem czasowym i wysokościowym.

11. Aktywność w strefach, rejonie i trasach, o których mowa w § 16 ust. 4 i 5, jest planowana tylko na czas niezbędny, dostosowany do rodzaju operacji lotniczych. Po zakończeniu tych operacji dany element jest nieaktywny, a przestrzeń powietrzna przyjmuje klasę przestrzeni właściwą do zapewnianej ATS.

12. Użytkownicy przestrzeni powietrznej przy zamawianiu TSA, TRA lub CBA uwzględniają segmenty tych stref i tego rejonu oraz różne przedziały wysokości, stosownie do rodzaju prowadzonych w nich operacji lotniczych.

13. Lot między wydzielonymi strefami i rejonem, do lot do tych stref i tego rejonu oraz powrót z tych stref i tego rejonu odbywa się na zasadach obowiązujących w danej klasie przestrzeni powietrznej.

14. Loty w strefach, rejonie i trasach, o których mowa w § 16 ust. 4 i 5, powinny być rozpoczęte w ciągu 30 minut od planowanej godziny ich rozpoczęcia.”,

b) ust. 16 otrzymuje brzmienie:

„16. Jednoczesne korzystanie z tych samych ATZ, TSA, TRA, CBA lub MRT lub ich segmentów w tym samym przedziale wysokości przez różne podmioty uprawnione jest dopuszczalne pod warunkiem wskazania przez te podmioty w zamówieniu, o którym mowa w ust. 1, jednego podmiotu kierującego operacjami lotniczymi w zamawianych TSA, TRA, CBA lub MRT, lub ich segmentach. W przypadku ATZ niezbędne jest uzyskanie zgody zarządzającego lotniskiem, dla którego dana ATZ została utworzona, albo podmiotu uprawnionego wyznaczonego przez tego zarządzającego lotniskiem.”,

c) po ust. 16 dodaje się ust. 16a w brzmieniu:

„16a. Aktywacja i dezaktywacja elementów, o których mowa w ust. 16, lub ich segmentów jest dokonywana na podstawie informacji od wskazanego w zamówieniu jednego podmiotu kierującego operacjami lotniczymi.”,

d) dodaje się ust. 18 w brzmieniu:

„18. W przypadku otrzymania zamówień na korzystanie z elementów, o których mowa w ust. 16, lub ich segmentów, co do których zostały nadane priorytety ich wykorzystania na poziomie strategicznego zarządzania przestrzenią powietrzną,

AMC Polska na podstawie tych priorytetów ustala kolejność korzystania z danych elementów lub ich segmentów. W takim przypadku w zamówieniu nie wskazuje się jednego podmiotu kierującego operacjami lotniczymi w tych elementach lub ich segmentach.”;

11) w § 20 uchyla się ust. 1 i 2;

12) w § 22 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Na podstawie złożonych zamówień i ustalenia kolejności korzystania z danego elastycznego elementu struktury przestrzeni powietrznej lub jego segmentu AMC Polska na dzień przed planowaną aktywnością lotniczą publikuje AUP.”.

§ 2. 1. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej opracuje i przedłoży do akceptacji Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego projekt klasyfikacji polskiej przestrzeni powietrznej uwzględniający przepisy rozporządzenia zmienianego w § 1, w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem, w terminie 9 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

2. Zarządzający lotniskiem, na którym ustanowiono służbę lotniskowej informacji powietrznej, przekazuje, w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia, służbie informacji lotniczej informacje dotyczące strefy informacji powietrznej w celu ich publikacji w Zintegrowanym Zbiorze Informacji Lotniczej.

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

w porozumieniu:

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

Za zgodność pod względem prawnym,

legislacyjnym i redakcyjnym

Grzegorz Kuzka

Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego

w Ministerstwie Infrastruktury

/-podpisano elektronicznie/