



# Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej

---

**Sekretarz Stanu**  
**Małgorzata Jarosińska-Jedynak**

Warszawa, data: 11 kwietnia 2023 r.

znak sprawy: DRC-IVa.0220.12.2023.IT

identyfikator koszulki:

telefon: 22 273 85 36

e-mail: ignacy.turowiecki@mfipr.gov.pl

Pani Wioletta Zwara  
Sekretarz Komitetu Rady Ministrów do spraw Cyfryzacji

**Dotyczy: Uwag Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej do projektu  
ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw.**

Szanowna Pani Sekretarz,

w załączeniu przesyłam tabelę z uwagami MFiPR do projektu ustawy o zmianie  
ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw.

Z poważaniem

Małgorzata Jarosińska-Jedynak

/podpisano elektronicznie/

**Nazwa dokumentu: Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw [PROJEKT DOKUMENTU RZĄDOWEGO]**

Lp.	Organ wnoszący uwagi	Jednostka redakcyjna, do której wnoszone są uwagi	Treść uwagi	Propozycja zmian zapisu	Odniesienie do uwagi
1	MFiPR	Art. 1	<p>Minister właściwy ds. rozwoju regionalnego, na podstawie art. 55 ust. 8 pkt 3 ustawy Prawo lotnicze, uzgadnia projekty planów generalnych lotnisk użytku publicznego lub ich zmian w zakresie zgodności z programami rządowymi dotyczącymi rozwoju kraju, w tym jego poszczególnych regionów. Obecnie w systemie prawnym nie jest zdefiniowane pojęcie programów rządowych. W Prawie lotniczym, w kontekście programów rządowych, przywoływana jest ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (art. 16 ust. 3), która to odnosiła się do programów zadań rządowych. Ustawą z dnia 15 lipca 2020 r. o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw, przepisy odnoszące się do programów zadań rządowych zostały usunięte z ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (instytucja programów zawierających zadania rządowe była martwa – w czasie jej obowiązywania nie został przyjęty żaden program zawierający zadania rządowe). W kontekście powyżej opisanej sytuacji prawnej, proces uzgadniania planów generalnych lotnisk z ministrem właściwym ds. rozwoju regionalnego, prowadzony w MFiPR, ogranicza się do stwierdzania braku sprzeczności planów z zapisami średniookresowej strategii rozwoju - Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju oraz strategiami sektorowymi. Należy zaznaczyć, że uzgadnianie planów lotnisk z zapisami strategii jest bezcelowe z uwagi na stopień szczegółowości strategii. Powoduje tylko nadmierne obciążenie administracyjne.</p> <p>W związku z powyższym MFiPR wnosi o wprowadzenie poprawek do procedowanych obecnie zmian ustawy Prawo lotnicze w zakresie art. 16 ust. 3, art. 21 ust. 2 pkt 1 i art. 55 ust. 8 pkt 3. Zmiany te będą usuwały obowiązek uzgadniania planów generalnych lotnisk użytku publicznego lub ich zmian z ministrem</p>	<p>Propozycje zmian w ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, 1715, 1846, 2185, 2642):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Usunięcie zapisów w art. 55 ust. 8 pkt 3;</li> <li>2. Usunięcie w art. 16 ust. 3 treści po przecinku: „a także związane z tym programy rządowe, na zasadach określonych w przepisach ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2022 r. poz. 503)”;</li> <li>3. Zmiana zapisu w art. 21 ust. 2 pkt 1 z treści: „inicjowanie przedsięwzięć w zakresie polityki lotnictwa cywilnego oraz przygotowywanie wniosków i wdrażanie postanowień służących realizacji rządowych programów dotyczących sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych, o których mowa w art. 16 ust. 3; na zapis: „inicjowanie przedsięwzięć w zakresie polityki lotnictwa cywilnego”.</li> </ol>	

			właściwym ds. rozwoju regionalnego.		
2	<b>MFiPR (Biuro Pełnomocnika Rządu ds. CPK)</b>	Art. 156h	<p>Uwaga dotyczy wprowadzenia mechanizmu konsultacji wyznaczenia stref dla BSP z zarządzającymi lotniskami.</p> <p>Należy zaznaczyć, że zgodnie z przepisami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 - Załącznik VII:</p> <p>3. OTOCZENIE LOTNISKA</p> <p>3.1.1. Przestrzeń powietrzną wokół pola ruchu naziemnego lotniska zabezpiecza się przed wszelkimi przeszkodami, tak aby umożliwić operacje statków powietrznych na lotnisku bez stwarzania niedopuszczalnego ryzyka spowodowanego pojawieniem się przeszkód wokół lotniska. Określa się zatem powierzchnie monitorowania przeszkód, wdraża się je i stale kontroluje w celu wykrycia wszelkiego wtargnięcia stanowiącego naruszenie.</p> <p>3.1.2. Każde naruszenie tych powierzchni wymagać będzie przeprowadzenia oceny w celu stwierdzenia, czy obiekt stwarza niedopuszczalne ryzyko. Usuwa się każdy obiekt stanowiący niedopuszczalne ryzyko lub podejmuje się odpowiednie działania służące ograniczeniu jego negatywnych skutków, aby chronić statki powietrzne korzystające z lotniska.</p> <p>3.1.3. Informacje o wszelkich pozostałych przeszkodach publikuje się i w zależności od sytuacji, oznacza się je, a w razie konieczności instaluje się na nich światła.</p> <p>3.2. Zagrożenia związane z działalnością ludzką i użytkowaniem gruntów, takie jak, między innymi, wymienione poniżej, monitoruje się. W stosownych przypadkach spowodowane nimi ryzyko podlega ocenie i ograniczeniu:</p> <p>a) każde zagospodarowanie gruntów lub zmiana ich sposobu użytkowania w strefie lotniska;</p> <p>b) możliwość powstania turbulencji w związku z przeszkodami;</p> <p>c) użycie niebezpiecznych, dezorientujących lub wprowadzających w błąd świateł;</p> <p>d) efekt oślepiający spowodowany dużymi, wysoce odblaskowymi powierzchniami;</p>	<p>Omawiany przepis, dotyczący wyznaczania tzw. stref geograficznych dla bezzałogowych statków powietrznych (BSP), nie przewiduje w obecnym brzmieniu żadnego udziału zarządzających lotniskami w procesie realizacji wniosków o wyznaczenie takich stref, wskazując jedynie, iż organem właściwym do wyznaczenia strefy jest Polska Agencja Żeglugi Powietrznej.</p> <p>W ocenie Pełnomocnika wyznaczanie stref geograficznych dla bezzałogowych statków powietrznych w sąsiedztwie portów lotniczych winno być uzgadniane z zarządzającym lotniskiem celem zapewnienia po jego stronie nie tylko istotnej wiedzy dotyczącej otoczenia portu (kwestia ściśle powiązana z bezpieczeństwem portu oraz wykonywanych z niego lotów), ale także udziału w procesie wyznaczania stref celem zagwarantowania możliwości wpływu na ostateczne decyzje w sprawie lub wyrażenia ewentualnego sprzeciwu wobec wyznaczenia strefy.</p> <p>Mając powyższe na uwadze, Pełnomocnik pragnie wskazać dwie alternatywne propozycje dodatkowego ustępu, który mógłby zostać dopisany do projektowanego przepisu art. 156h ustawy – Prawo lotnicze (np. jako ust. 3), na rzecz realizacji powyższego postulatu:</p> <p>1) „W przypadku wniosku o wyznaczenie strefy sąsiadującej z przestrzenią powietrzną portu lotniczego oznaczoną symbolem CTR, TMA lub ATZ, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej uzgadnia wnioski z</p>	

			<p>e) utworzenie stref, które mogłyby sprzyjać pojawieniu się zwierząt w otoczeniu pola ruchu naziemnego lotniska; lub</p> <p>f) źródła niewidocznego promieniowania lub obecność ruchomych lub stałych obiektów, które mogą zakłócać działanie systemów łączności, nawigacji i dozoru lub negatywnie na nie wpływać.</p> <p>3.3. Państwa członkowskie zapewniają ustanowienie planu awaryjnego w sytuacjach zagrożenia dotyczących lotnictwa w strefie otaczającej lotnisko.</p> <p>Powyższe zadanie w istotnej mierze spoczywa na zarządzających lotniskami, którzy odpowiadając za bezpieczeństwo lotniska oraz jego otoczenia, muszą zapewniać niezakłóconą zdolność do operacyjnego działania portu. Realizacja tego zadania staje się istotnie osłabiona w sytuacji, gdy zarządzający portem zostanie wyłączony z możliwości opiniowania tego co dzieje się wokół portu w kontekście działania BSP.</p> <p>Mając na uwadze, iż obecne drony mają istotny zasięg działania oraz bardzo dużą wysokość lotu (a przy tym także sporą masę) – nie można uznać, że ich ewentualne funkcjonowanie w otoczeniu lotniska pozostaje zawsze bezpieczne w kontekście pracy tego lotniska. Jest dokładnie przeciwnie. Drony mogą powodować niebezpieczeństwo zarówno bezpośrednio dla lotów, jak również dla samego lotniska (np. w wypadku uszkodzenia dronem elementu infrastruktury lotniska lub infrastruktury powiązanej).</p> <p>Możliwość opiniowania wniosków o wyznaczeniu strefy pozwoli zarządzającemu lotniskiem na minimalizowanie ryzyk związanych z bezpośrednim działaniem dronów na obszarach wrażliwych, za które odpowiada lotnisko, jak również minimalizowanie ryzyk pośrednich, np. powodowanych awarią drona i jego upadkiem na istotne elementy infrastruktury lotniskowej.</p> <p>Konsultowanie stref BSP przez zarządzającego lotniskiem może także zapewniać komunikację zwrotną, od lotniska do podmiotu wnioskującego o wyznaczenie strefy, na temat wszelkich identyfikowanych zagrożeń. Należy zaznaczyć, że to właśnie</p>	<p>zarządzającym danym portem lotniczym”; lub też,</p> <p>2) „W przypadku wniosku o wyznaczenie strefy w bezpośrednim sąsiedztwie portu lotniczego, PAŻP uzgadnia wnioski z zarządzającym portem lotniczym”.</p> <p>Pierwsze z przytoczonych brzmień zapisu posługuje się precyzyjnymi, choć niezdefiniowanymi w ustawie – Prawo lotnicze oznaczeniami przestrzeni powietrznych.</p> <p>Celem uniknięcia sytuacji, w której projektowany przepis miałby zostać zanegowany legislacyjnie i ostatecznie nie znaleźć się w ustawie, Pełnomocnik przedstawia także drugą propozycję brzmienia, która nie wprowadza dodatkowych pojęć. Z uwagi na zasadność zachowania precyzji regulacji, preferowane jest przyjęcie zmiany zgodnie z wersją pierwszą.</p> <p>Formułowane wyżej redakcje nowego ustępu w obydwu przypadkach zapewniają właściwy udział oraz rolę zarządzających lotniskami w procesie wyznaczania stref BSP w otoczeniu lotniska. Udział ten pozwoli zabezpieczyć istotne uprawnienie odnoszące się do bezpieczeństwa portu, którego ochrona stanowi przecież jedno z podstawowych zadań zarządzających lotniskiem.</p> <p>Jednocześnie wskazuję, aby przedstawiona procedura uzgadniania wniosku o wyznaczenie strefy z PPL, została objęta opłatą wnoszoną przez wnioskodawcę na rzecz PPL w wysokości analogicznej do opłaty uiszczanej za przeprowadzenie wstępnej</p>	
--	--	--	---	--	--

		<p>lotnisko posiada pełną wiedzę na temat wszelkich niebezpieczeństw – także tych pojawiających się ad hoc, w otoczeniu portu. Współpraca w tym zakresie powinna zapewniać efekt synergicznego dbania o bezpieczeństwo.</p> <p>Wskazane przez projektodawcę wyjaśnienie – że konsultacja strefy BSP z zarządzającym lotniskiem może powodować opóźnienia w przypadku wyznaczenia takiej strefy ad hoc w porze nocnej, zakłada najgorszy potencjalny scenariusz wystąpienia hipotetycznych opóźnień, wskazując na bezpodstawną obawę projektodawcy co do działania portu. Jednocześnie – wyznaczanie stref ad hoc w środku nocy nie brzmi jak działanie odpowiedzialne, kierujące się bezpieczeństwem lotów, więc raczej należy zakładać iż będzie ono incydentalne lub wręcz – działanie takie nie powinno mieć miejsca jako stwarzające zagrożenie popełnienia szeregu błędów w porze nocnej.</p>	<p>oceny wniosku (czynność wykonywana przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej), zgodnie z przepisem projektowanego art. 156j ust. 1 pkt 1 nowelizowanej ustawy – Prawo lotnicze.</p>	
--	--	--	---	--