**UZASADNIENIE**

**I. POTRZEBA I CEL WYDANIA USTAWY**

Organy Unii Europejskiej są bardzo aktywne w obszarze wprowadzania nowych rozwiązań i przepisów w dziedzinie lotnictwa cywilnego. Jakkolwiek większość z przyjmowanych aktów to rozporządzenia, które są bezpośrednio stosowane w państwach członkowskich Unii Europejskiej, tym niemniej część rozwiązań musi być rozwinięta w ramach szczegółowych przepisów prawa krajowego. Niniejsza nowelizacja ma na celu wdrożenie takich rozwiązań.

Przewidywane w niniejszym projekcie zmiany ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze” oraz niektórych innych ustaw, mają na celu zapewnienie stosowania nowych przepisów Unii Europejskiej dotyczących bezzałogowych statków powietrznych oraz systemów bezzałogowych statków powietrznych zawartych w:

1. rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 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 zmieniającym rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) 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 uchylającym rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE. L 212 z 22.08.2018, str. 1, z późn. zm), zwanym dalej „rozporządzeniem bazowym”;
2. rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2019/945 z dnia 12 marca 2019 r. w sprawie systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych z państw trzecich (Dz. Urz. UE. L 152 z 11.06.2019, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 232 z 20.07.2020, str. 1, z późn. zm.), zwanym dalej „rozporządzeniem delegowanym”;
3. rozporządzeniu wykonawczym 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.), zwanym dalej „rozporządzeniem wykonawczym”.

**II. WSKAZANIE RÓŻNIC MIĘDZY DOTYCHCZASOWYM A PROJEKTOWANYM STANEM PRAWNYM ORAZ ZAKRES REGULACJI**

**1. Zmiany ustawy – Prawo lotnicze**

W związku z rozpoczęciem stosowania z dniem 31 grudnia 2020 r. przepisów rozporządzenia wykonawczego przestały obowiązywać dotychczasowe regulacje krajowe dotyczące bezzałogowych statków powietrznych, ujęte w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 marca 2013 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz. U. z 2019 r. poz. 1497), zwanego dalej „rozporządzeniem o wyłączeniu”, w szczególności przepisy załączników nr 6**–**7 do tego rozporządzenia. Należy podkreślić, że podstawową zmianą dotyczącą wykorzystywania BSP będzie brak podziału operacji wykonywanych tymi statkami powietrznymi na operacje o charakterze sportowym lub rekreacyjnym oraz na operacje inne niż sportowe i rekreacyjne (tzw. komercyjne). Wprowadzenie do ustawy – Prawo lotnicze nowego działu dedykowanego bezzałogowym statkom powietrznym wymaga również zmian w dotychczasowych przepisach tej ustawy z obszaru m.in. kompetencji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, dalej „Prezesa ULC”, dotyczących nadzoru czy kontroli.

W ustawie – Prawo lotnicze pojawi się klasyfikacja lotów wykonywanych przy użyciu bezzałogowych statków powietrznych, podzielona na kategorie: „otwartą”, „szczególną” oraz „certyfikowaną”. Podział został dokonany w oparciu o stopień ryzyka wykonywanych operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym. Projektowane zmiany zawierają również instrumenty, które powinny ułatwiać wdrażanie prostych i proporcjonalnych zasad w lotnictwie sportowym i rekreacyjnym wykonywanych w ramach klubów i stowarzyszeń modelarstwa lotniczego.

**Zmiana art. 1 ust. 4**

Zaproponowana nowelizacja art. 1 ust. 4 ustawy – Prawo lotnicze wskazującego przepisy ustawy – Prawo lotnicze, które są stosowane przez lotnictwo państwowe, jest konsekwencją wprowadzanych niniejszą nowelizacją zmian ustawy – Prawo lotnicze w zakresie regulacji dotyczących systemów bezzałogowych statków powietrznych.

Lotnictwo państwowe, tj. lotnictwo wykonujące operacje z użyciem polskiego państwowego statku powietrznego: wojskowego (używanego przez Siły Zbrojne RP) oraz służb porządku publicznego (używanego przez jednostki organizacyjne Straży Granicznej, Policji i Państwowej Straży Pożarnej), coraz częściej wykonuje swoje ustawowe zadania przy użyciu takich narzędzi jak system bezzałogowego statku powietrznego. Poza opisanym w ustawie – Prawo lotnicze lotnictwem państwowym, systemy bezzałogowych statków powietrznych są coraz częściej stosowane również przez inne służby państwa, w tym Służbę Ochrony Państwa, Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencję Wywiadu, Centralne Biuro Antykorupcyjne, Służbę Celno−Skarbową, Służbę Więzienną, a także straż gminną (miejską). Najlepszym przykładem takiej działalności jest wykorzystywanie systemów bezzałogowych statków powietrznych przez straż gminną do pozyskiwania próbek wyziewów z kominów.

Z uwagi na coraz powszechniejsze używanie systemów bezzałogowych statków powietrznych nie tylko przez lotnictwo wojskowe, ale też przez inne służby czy jednostki samorządu terytorialnego, w przepisach projektu założono, że przepisy regulujące zasady wykonywania operacji przy użyciu systemów bezzałogowych statków powietrznych na użytek cywilny będą co do zasady stosowane również w przypadku wykonywania operacji przy użyciu tych systemów BSP przez podmioty, których ustawowym zadaniem są wszelkiego rodzaju usługi wykonywane w interesie publicznym. Takie rozwiązanie przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa państwa, interoperacyjności i efektywności działań organów państwa, także na poziomie lokalnym, z zastosowaniem najnowszych technologii. Ponieważ systemy bezzałogowych statków powietrznych wykorzystywane na potrzeby realizacji zadań przez służby państwowe poruszają się w przestrzeń powietrznej, z której korzystają cywilni użytkownicy systemów bezzałogowych statków powietrznych, uzasadnione jest, aby zasady wykonywania operacji przy użyciu systemu bezzałogowych statków powietrznych oraz poziom kwalifikacji osób wykonujących operacje na rzecz służb państwowych były takie same jak dla pozostałych użytkowników wspólnej dla wszystkich przestrzeni powietrznej. Mając jednak na uwadze, że specyfika operacji wykonywanych przez wojsko, służby porządku publicznego oraz służby specjalne w zakresie korzystania z systemów bezzałogowych jest różna, a także że służby specjalne nie używają aktualnie innych statków powietrznych niż bezzałogowe, podzielono ust. 4 na trzy punkty, z których każdy dedykowany jest innemu rodzajowi lotnictwa państwowego. Co do zasady inne niż nowelizowane niniejszym projektem przepisy dedykowane lotnictwu wojskowemu oraz lotnictwu służb porządku publicznego pozostają bez zmian – w pkt 1 i 2 dodano jedynie nowe przepisy obecnej nowelizacji dotyczące systemów bezzałogowych statków powietrznych, które będą stosowane odpowiednio przez wojsko oraz Policję, Państwową Straż Pożarną i Straż Graniczną. W nowym pkt 3 ujęto artkuły ustawy – Prawo lotnicze, które będą stosowane przez służby specjalne, wskazane w art. 11 ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu (Dz. U. z 2022 r. poz. 557, z późn. zm.).

Dodatkowo należy mieć na uwadze, że w obszarze bezzałogowych statków powietrznych do czasu wejścia w życie rozporządzenia wykonawczego lotnictwo państwowe oraz inne służby państwowe wykonywały tego typu operacje mając na uwadze przede wszystkim przepisy art. 126 ustawy – Prawo lotnicze oraz przepisy wydane na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 tej ustawy. Niniejszą nowelizacją uchyla się art. 126 zastępując go rozdziałem dedykowanym systemom bezzałogowych statków powietrznych. Jednocześnie przepisy rozporządzenia wydane na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze, w których określono sposób wykonywania takich operacji, nie będą dalej stosowane. Ujęcie opisanych powyżej zagadnień w przedmiotowej nowelizacji jest możliwe z uwagi na regulację ujętą w rozporządzeniu bazowym. Zgodnie bowiem z art. 2 ust. 6 rozporządzenia bazowego Państwo Członkowskie może objąć bezzałogowe statki powietrzne użytkowane „podczas prowadzenia działań wojskowych, celnych, policyjnych, poszukiwawczo-ratowniczych, przeciwpożarowych, w zakresie kontroli granic, ochrony wybrzeża lub innych tego rodzaju działań lub usług będących pod kontrolą i wchodzących w zakres odpowiedzialności państwa członkowskiego, podejmowanych w interesie publicznym przez organ posiadający uprawnienia władz publicznych lub w jego imieniu, ani do personelu i organizacji uczestniczących w działaniach i zaangażowanych w usługi wykonywane przez te statki powietrzne” przepisami rozporządzenia bazowego, i tym samym przepisami rozporządzenia wykonawczego. Zgodnie bowiem z tym przepisem: (cyt.:) „Państwo członkowskie może podjąć decyzję o stosowaniu którejkolwiek z następujących sekcji rozdziału III: sekcja I, II, III lub VII, lub jakiejkolwiek ich kombinacji, do niektórych lub wszystkich działań, o których mowa w ust. 3 akapit pierwszy lit. a, oraz do personelu i organizacji uczestniczących w tych działaniach, w przypadku gdy stwierdzi, że – w świetle charakterystyki odnośnych działań, personelu i organizacji oraz celu i treści danych przepisów – przepisy te mogą być skutecznie stosowane (…)”. Sekcja VII, o której mowa w cytowanym przepisie dotyczy bezzałogowych statków powietrznych.

Zasadnym jest, aby również w tym obszarze lotnictwo państwowe oraz pozostałe podmioty wykonujące zadania w interesie publicznym korzystały z uregulowań przeznaczonych co do zasady cywilnemu wykorzystaniu systemów bezzałogowych statków powietrznych.

**Zmiana w art. 2**

Przepisy rozporządzeń unijnych wprowadziły do obrotu prawnego szereg nowych definicji. Zasadnym jest wprowadzenie do ustawy – Prawo lotnicze definicji bezzałogowego statku powietrznego, systemu bezzałogowego statku powietrznego oraz pilota bezzałogowego statku powietrznego – przez odesłanie do uregulowań unijnych – w celu ułatwienia odbiorcom przepisów stosowanie nowych regulacji ustawy oraz rozwiania ewentualnych wątpliwości interpretacyjnych. W art. 2 zdefiniowano ponadto określenie roju bezzałogowych statków powietrznych, które oznacza operacje co najmniej dwóch bezzałogowych statków powietrznych, których ruch jest wzajemnie i automatycznie koordynowany, kontrolowane przez co najmniej jednego pilota bezzałogowego statku powietrznego za pośrednictwem jednego wyposażenia do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym. Rój dronów może być kontrolowany przez jednego pilota BSP, ale też dwóch czy trzech pilotów BSP – w zależności od skali operacji, tj. liczby użytych urządzeń latających. Ponadto w art. 2 w pkt 2 rozszerzono definicję polskiego państwowego statku powietrznego o bezzałogowy statek powietrzny służb specjalnych.

**Zmiana w art. 21**

Zmiana w art. 21 w ust. 2 w pkt 8 ustawy – Prawo lotnicze polega na ujęciu wśród rejestrów obecnie prowadzonych przez Prezesa ULC rejestru operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, którego obowiązek prowadzenia wynika z art. 14 rozporządzenia wykonawczego. Ponadto z uwagi na fakt, że przepisy tego rozporządzenia wprowadzają również obowiązek rejestrowania systemów bezzałogowych statków powietrznych, których konstrukcja wymaga certyfikacji, uszczegółowiono, że w rejestrze cywilnych statków powietrznych będą wpisywane także systemy bezzałogowych statków powietrznych, ale tylko certyfikowane. Takie rozwiązanie wynika z faktu, że obecnie Prezes ULC wpisuje do prowadzonego rejestru cywilnych statków powietrznych bezzałogowe statki powietrzne, które na podstawie obecnych regulacji wymagają rejestracji. Od dnia rozpoczęcia stosowania przepisów rozporządzenia wykonawczego w przypadku operacji wykonywanych nad zgromadzeniami osób, wiążących się z przewozem osób albo z przewozem materiałów niebezpiecznych – co wynika z art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia wykonawczego – konieczne jest, aby system bezzałogowego statków powietrznego wykorzystywany do takich operacji przeszedł proces certyfikacji. Zgodnie z art. 6 ust. 1 lit. a rozporządzenia wykonawczego system bezzałogowego statku powietrznego jest certyfikowany na podstawie art. 40 ust. 1 lit. a, b i c rozporządzenia delegowanego. Po przejściu przez dany system bezzałogowego statku powietrznego procesu certyfikacji, jeżeli podmiot będzie chciał wykonywać operacje w kategorii certyfikowanej będzie musiał uzyskać wpis do rejestru cywilnych statków powietrznych.

Natomiast nowym rejestrem, którego prowadzenie przewiduje nowelizacja jest rejestr operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych. Szerzej będzie on omówiony w dalszej części uzasadnienia.

Do obecnych kompetencji Prezesa ULC wskazanych w art. 21 ustawy – Prawo lotnicze dodano dwie nowe ujęte w dodawanych w art. 21 pkt 29 i 30.

Przepisy rozporządzenia wykonawczego wymagają wyznaczenia przez państwo członkowskie Unii Europejskiej co najmniej jednego organu właściwego, który będzie odpowiedzialny za wykonywanie obowiązków nadzoru lotniczego wymienionych w art. 18 tego rozporządzenia. Z uwagi na określone w polskim prawie zakresy obowiązków Prezesa ULC oraz Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, zwanej dalej „PAŻP”, niniejszy projekt przewiduje, że Prezes ULC będzie odpowiedzialny za zadania wskazane w art. 18 lit. a–e oraz g–k i m rozporządzenia wykonawczego. Natomiast czynności określone w art. 18 lit. f oraz lit. l będą realizowane przez PAŻP, co znalazło również odzwierciedlenie w proponowanych zmianach do ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. z 2023 r. poz. 191), w art. 4 omawianego projektu. PAŻP została wskazana jako instytucja zarządzającą polską przestrzenią powietrzną, w tym także dbająca o prawidłowe wykonywanie operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych. Jej także będzie powierzone zadanie wyznaczania stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych. PAŻP jest w ocenie projektodawcy odpowiednią instytucją, która może rzetelnie udzielać informacji na temat stref geograficznych. Posiada ona również narzędzia konieczne do przekazywania operatorom systemów bezzałogowych statków powietrznych informacji i wytycznych służących zapewnieniu bezpieczeństwa operacji z użyciem tych statków powietrznych.

Zgodnie z art. 19 ust. 1 rozporządzenia delegowanego państwa członkowskie są zobowiązane do wyznaczenia organu notyfikującego, który odpowiada za opracowanie i stosowanie procedur niezbędnych do oceny jednostek oceniających zgodność i ich notyfikacji. Zgodnie z dodawanym pkt 30 w art. 21 ustawy – Prawo lotnicze obowiązki państwa członkowskiego w tym zakresie będzie realizował Prezes ULC.

Kolejna zmiana w art. 21 ustawy – Prawo lotnicze, polegająca na dodaniu ust. 2f, ma na celu umożliwienie Prezesowi ULC wydawania krajowych scenariuszy standardowych. Przepisy UE obecnie przewidują dwa europejskie scenariusze standardowe – STS01 (dotyczący operacji w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS nad kontrolowanym obszarem naziemnym w środowisku zaludnionym) oraz STS02 (dotyczący operacji poza zasięgiem widoczności wzorkowej BVLOS z udziałem obserwatorów przestrzeni powietrznej nad kontrolowanym obszarem naziemnym w środowisku słabo zaludnionym) – jako dodatek 1 do załącznika do rozporządzenia wykonawczego. Opisane w dodatku 1 europejskie scenariusze standardowe nie obejmują niektórych rodzajów operacji obecnie wykonywanych przez użytkowników systemów bezzałogowych statków powietrznych na podstawie dotychczasowych polskich przepisów dedykowanych temu rodzajowi lotnictwa, m. in. w zakresie geodezji czy monitorowania infrastruktury gazowej czy paliwowej. Aby nie ograniczać działalności lotniczej wykonywanej przy użyciu systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz aby można było dalej bezpiecznie wykonywać pewne typy operacji tymi systemami, zasadne jest opracowanie krajowych scenariuszy standardowych jako uzupełnienia scenariuszy unijnych. Pozwoli to na dalsze wykorzystywanie systemów bezzałogowych statków powietrznych do operacji już obecnie wykonywanych w polskiej przestrzeni powietrznej, z zachowaniem odpowiednich warunków bezpieczeństwa. Rozwiązanie to uwzględnia przepisy rozporządzenia wykonawczego, które w art. 23 ust. 4 pozwalają na korzystanie z krajowych scenariuszy standardowych do 2 grudnia 2023 r. Dodatkowo na podstawie art. 56 ust. 8 rozporządzenia bazowego, zdecydowano by krajowe scenariusze standardowe mogły być stosowane obok regulacji unijnych. Krajowe scenariusze standardowe są bowiem opracowane w oparciu o przewidziane w rozporządzeniu wykonawczym regulacje, m.in. zakładają konieczność wykonywania operacji do wysokości 120 m od powierzchni ziemi. W art. 21 ustawy – Prawo lotnicze w projektowanym ust. 2f przewidziano zatem, że Prezes ULC może, w zakresie nieobjętym unijnym scenariuszem standardowym, wydawać krajowe scenariusze standardowe w drodze ogłoszenia. Będą one publikowane w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Dodatkowo mając na uwadze art. 17 ust. 2 lit. b rozporządzenia wykonawczego w omawianym art. 21 ustawy – Prawo lotnicze dodano ust. 2g−2l, w których określono m.in., że mechanizmem koordynacji współpracy między Prezesem ULC a PAŻP, jako dwoma organami, które będą realizować czynności określone w art. 18 tego rozporządzenia, będzie porozumienie. W omawianych przepisach zaproponowano zakres takiego porozumienia. Zwrócić należy przy tym uwagę, że prawodawca unijny posłużył się w art. 17 rozporządzenia wykonawczego pojęciem „mechanizm” (w angielskiej wersji językowej „mechanism”), które w ocenie projektodawcy należy odczytywać jako ustalenie sposobu współdziałania dwóch podmiotów wyznaczonych do wykonywania zadań państwa członkowskiego. Nie powinno być to jednak rozumiane jako wskazywanie na katalog czynności, które każdy z tych podmiotów ma podjąć, żeby można było ustalić istnienie mechanizmu koordynacyjnego. Przyjęcie takiego kierunku interwencji legislacyjnej prowadziłoby do trudnych do przewidzenia skutków, gdyż sposób w jaki PAŻP i Prezes ULC będą współdziałać może ewoluować, podobnie jak nieustannie zmieniają się wytyczne Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) dotyczące stosowania przepisów ujętych w rozporządzeniu wykonawczym. Należy mieć ponadto na uwadze, że podział zadań (katalog czynności) wykonywanych przez Prezesa ULC i PAŻP został wskazany w projektowanej ustawie – zarówno przez dodanie do art. 21 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze nowego punktu – określającego zadania Prezesa ULC, jak też przez dodanie nowego art. 3a do ustawy o PAŻP. Dlatego też w projekcie założono, że między Prezesem ULC a PAŻP dojdzie do zawarcia porozumienia, w którym zostaną ujęte określone zobowiązania, procedury koordynacji, sposób współdziałania i tym podobne. Kwestie, które będą mogły podlegać okresowym aktualizacjom i dostosowaniu do nowych wymogów EASA. Rozwiązanie takie można uznać za zbieżne z już funkcjonującymi na gruncie przepisów dotyczących Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej. Jednocześnie projekt ustawy zakłada, że zadania przypisane na podstawie ww. przepisów do jednego z wyznaczonych organów będą mogły być wykonywane w oparciu o współdziałanie z drugim. W przypadku, w którym owe współdziałanie polegać będzie na korzystaniu przez Prezesa ULC z systemu teleinformatycznego PAŻP, w celu realizacji określonych czynności składających się na kompetencje Prezesa ULC, wówczas PAŻP udzieli bezpłatnego dostępu Prezesowi ULC do tego systemu.

**Zmiana w art. 26a, w art. 26g oraz w załączniku nr 6**

Wprowadzenie opłat za sprawowanie bieżącego nadzoru nad operatorami systemów bezzałogowych statków powietrznych, którzy złożyli oświadczenie, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia wykonawczego, lub oświadczenie o wykonywaniu operacji zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym, lub którzy uzyskali zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego, albo posiadają certyfikat LUC, o którym mowa w art. 2 pkt 9 tego rozporządzenia, wyznaczonymi podmiotami prowadzącymi szkolenia i egzaminy teoretyczne oraz szkolenia praktyczne i ocenę umiejętności praktycznych pilotów bezzałogowych statków powietrznych, oraz nad uznanymi podmiotami, prowadzącymi szkolenia praktyczne i ocenę umiejętności praktycznych pilotów bezzałogowych statków powietrznych − jest podyktowane przewidywanymi kosztami ponoszonymi przez ULC w związku z egzekwowaniem przez Prezes ULC przepisów rozporządzenia wykonawczego. Objęcie bieżącym nadzorem operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, którzy będą wykonywać operacje tymi systemami na podstawie scenariuszy standardowych jest konieczne z uwagi na ciągłą potrzebę monitorowania przez nadzór lotniczy, czy wykonywane przez nich operacje są rzeczywiście wykonywane z zachowaniem opisanych w tych scenariuszach warunków. Mając także na uwadze, że wydawanie certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego zostanie powierzone wyznaczonym przez Prezesa ULC podmiotom, które złożyły oświadczenie, że zamierzają prowadzić szkolenie teoretyczne i egzamin teoretyczny oraz szkolenie praktyczne i ocenę umiejętności praktycznych pilotów bezzałogowych statków powietrznych (dodatek 4 do załącznika do rozporządzenia wykonawczego lub na podstawie krajowego scenariusza standardowego lub zezwolenia na operację) oraz, że szkolenie praktyczne i ocena umiejętności praktycznych pilotów bezzałogowych statków powietrznych może być prowadzone przez podmioty uznane przez Prezesa ULC, które złożyły oświadczenie, o którym mowa w dodatku 6 załącznika do rozporządzenia wykonawczego – również ich należy poddać bieżącemu nadzorowi Prezesa ULC. Odpowiedni bieżący nadzór nad tymi podmiotami, w tym podmiotami, które będą przeprowadzać szkolenie dla osób, które mają w przyszłości wykonywać operacje systemami bezzałogowych statków powietrznych, ma gwarantować, że osoby szkolące będą miały odpowiedną wiedzę oraz umiejętności, by prawidłowo przeprowadzić takie szkolenie. Stały nadzór nad nimi – w ocenie projektodawcy – będzie zapewniony przez sprawowanie przez Prezesa ULC takiego nadzoru. Stawki opłat za bieżący nadzór zostały określone w tabeli 3 załącznika nr 6 do ustawy – Prawo lotnicze jako część VII. Poziom opłat z tytułu nadzoru nad podmiotami, które będą przeprowadzać szkolenie oraz wydawać certyfikaty kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego, został dostosowany do charakteru oraz złożoności prowadzonej działalności. Należy mieć również na uwadze, że nadzorowane podmioty będą prowadziły działalność komercyjną i będą czerpać dochody z organizacji takich szkoleń. Wysokość zaproponowanych stawek opłat za bieżący nadzór nad tymi organizacjami jest uzasadniona kosztami ULC z tego tytułu, wynikającymi z konieczności zaangażowania w te procesy zespołów inspektorskich, prowadzenia kontroli tych podmiotów często w wielu lokalizacjach, co ma przełożenie na pracochłonność oraz koszty realizacji procesów prowadzonych przez ULC. W skład ww. kosztów wchodzą również koszty delegacji krajowych związanych z realizacją prowadzonych kontroli, utrzymania kwalifikacji pracowników wykonujących audyty, utrzymania systemu informatycznego niezbędnego do gromadzenia oraz analizowania danych, niezbędnych do planowania audytów w oparciu o analizę ryzyka i nadzoru.

**Zmiana w art. 27, w art. 28 oraz w art. 94**

Dodanie w art. 27 w ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze pkt 4 ma umożliwić kontrolowanie nie tylko członków personelu lotniczego, ale także osób przeprowadzających u wyznaczonych podmiotów egzaminy teoretyczne, a u uznanych podmiotów albo operatorów systemów bezzałogowych mających uprawnienia do przeprowadzania takich szkoleń (operator szkolący) – szkolenia praktyczne i ocenę umiejętności praktycznych.

Od 1 stycznia 2022 r. podmioty szkolące wpisane do rejestru podmiotów szkolących (RPS) nie będą mogły wykonywać działalności szkoleniowej w zakresie bezzałogowych statków powietrznych na podstawie wpisu uzyskanego przed 30 grudnia 2020 r. tzn. stosowaniem przepisów rozporządzenia nr 2019/947/UE. Aby móc wykonywać działalność szkoleniową dany podmiot musi złożyć odpowiednio oświadczenia albo wniosek i uzyskać wyznaczenie lub uznanie albo uprawnienie operatora szkolącego od Prezesa ULC. Dlatego też istnieje konieczność dodania w ustawie – Prawo lotnicze przepisów dotychczas dotyczących podmiotów szkolących czy użytkowników statków powietrznych (np. przewoźników lotniczych) przepisów analogicznych dla operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych czy podmiotów wyznaczonych albo uznanych lub uprawnionych do prowadzenia szkoleń praktycznych i ocen umiejętności praktycznych w zakresie tych systemów. Projekt przewiduje dodanie w art. 27 nowych ust. 4a i 5a. W omawianym artykule dokonano jeszcze jednej zmiany – brzmienia ust. 7 umożliwiającego wykonywanie kontroli niezapowiedzianych także w przypadku kontroli systemów bezzałogowych statków powietrznych.

Ponieważ od dnia 31 grudnia 2020 r. nie są już wydawane operatorom bezzałogowych statków powietrznych świadectwa kwalifikacji konieczna jest taka zmiana przepisu definiująca członka personelu lotniczego, która uwzględnia fakt, że operatorzy systemów bezzałogowych statków powietrznych wpisani do rejestru operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych są członkami personelu lotniczego. Zaproponowano więc odpowiednią zmianę w art. 94 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze.

**Zmiana brzmienia art. 31 ust. 1**

Dodanie do ustawy – Prawo lotnicze art. 156b ust. 3 pkt 1 przy jednoczesnym wyłączeniu z obszaru regulacji rozporządzenia wydanego na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze systemów bezzałogowych statków powietrznych powoduje konieczność zmiany brzmienia omawianego przepisu. Zasadne jest, aby art. 33 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze wskazywał, że do wykonywania lotów w przestrzeni powietrznej dopuszczone były wyłącznie cywilne statki powietrzne spełniające wymagania określone w tym przepisie, z zastrzeżeniem art. 33 ust. 2 i art. 156b ust. 3 pkt 1 ustawy – Prawo lotnicze – a więc statków powietrznych regulowanych przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze oraz systemów bezzałogowych statków powietrznych używanych w kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia wykonawczego, i „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia wykonawczego – wobec których nie stosuje się przepisów art. 31, art. 32, rozdziału 2 i 3 w dziale III, art. 123 oraz art. 160 ust. 3 pkt 6 ustawy – Prawo lotnicze.

**Zmiana brzmienia art. 40 ust. 1**

Dodanie w art. 40 ustawy – Prawo lotnicze pkt 4a ma na celu aktualizację katalogu przesłanek wykreślenia statku powietrznego z rejestru cywilnych statków powietrznych do sytuacji wynikających z potrzeb podmiotów wnioskujących o wykreślenie albo możliwości podjęcia takich działań z urzędu przez Prezesa ULC, a nieuwzględnionych w dotychczasowym przepisie. Dotyczy to bezzałogowych statków powietrznych, których projektowanie, produkcja i konserwacja zgodnie z nowymi przepisami nie podlega certyfikacji.

Natomiast bezzałogowym statkom powietrznym podlegającym certyfikacji zgodnie z przepisami unijnymi, niezależnie od rejestracji w rejestrze cywilnych statków powietrznych, zostanie nadany numer rejestracyjny operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, który zostanie wpisany do nowoutworzonego, niezależnego od rejestru cywilnych statków powietrznych oraz ewidencji urządzeń latających, rejestru operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych.

Dodatkowo przepis umożliwia wykreślenie z rejestru cywilnych statków powietrznych statków powietrznych podlegających wpisowi do rejestru wojskowych statków powietrznych albo rejestru statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego, które zostały wprowadzone do rejestru cywilnych statków powietrznych.

**Dodanie art. 41a**

Do rejestru statków powietrznych prowadzonego przez Prezesa ULC na podstawie art. 34, będą wpisywane systemy bezzałogowych statków powietrznych, których konstrukcja podlega certyfikacji.

Przez dodanie art. 41a wskazano, że rozdział 2 Rejestr statków powietrznych obejmuje także certyfikowane systemy bezzałogowych statków powietrznych i do nich należy stosować zawarte w tym rozdziale regulacje.

**Dodanie art. 44a**

W projekcie ustawy sklasyfikowano bezzałogowe statki powietrzne używane przez służby specjalne, jako polskie państwowe statki powietrzne. Z uwagi na niejawny charakter działań wykonywanych z użyciem bezzałogowych statków powietrznych służb specjalnych oraz ze względu na fakt, że zgodnie z projektowanym art. 1 ust. 6 ustawy − Prawo lotnicze, nadzór nad działalnością lotnictwa służby specjalnej nie będzie już sprawowany przez Prezesa ULC, wprowadzono w projekcie przepis dający podstawę do prowadzenia przez służby specjalne odrębnego rejestru. W dodawanymart. 44a, wskazano, iż Szefowie służb specjalnych, o których mowa w art. 11 ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu prowadzą rejestr statków powietrznych używanych przez te służby. Szefowie służb specjalnych określą, w drodze zarządzenia, z uwzględnieniem wymogów dotyczących ochrony informacji niejawnych, sposób prowadzenia rejestru bezzałogowych statków powietrznych służb specjalnych, tryb dokonywania wpisu i wykreśleń tych statków z rejestru oraz wzór rejestru.

**Zmiana w art. 93a ust. 1**

Dodanie w art. 93a w ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze pkt 7 to zmiana wynikowa związana z konieczną (po wejściu w życie procedowanej ustawy) zmianą przepisów wydanych na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze polegająca na uchyleniu przepisów dotyczących bezzałogowych statków powietrznych, które aktualnie przewidują możliwość startu i lądowania bezzałogowymi statkami powietrznymi z miejsc innych niż lotnisko i lądowisko. Konieczne jest zatem utrzymanie status quo i rozszerzenie przypadków wskazanych w art. 93a ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze, czyli przypadków w których dopuszcza się wykorzystanie do startu i lądowania statku powietrznego terenu innego niż lotnisko wpisane do rejestru lotnisk i lądowisko.

**Zmiana w art. 95**

Zmiany w art. 95 ustawy – Prawo lotnicze mają charakter porządkujący i są wynikiem zmian w podejściu do rejestracji certyfikowanych systemów bezzałogowych statków powietrznych, w tym niekwalifikowania ich do kategorii specjalnej oraz rezygnacji z wydawania świadectw kwalifikacji operatorom bezzałogowych statków powietrznych.

**Uchylenie art. 126, art. 126a i art. 149**

Ujęcie całej materii dotyczącej bezzałogowych statków powietrznych w nowym dziale VIa powoduje, że uchylenie art. 126 i art. 126a ustawy – Prawo lotnicze jest konieczne.

Z uwagi na fakt, że przepisy UE, w tym art. 41 rozporządzenia delegowanego, który reguluje zasady wykonywania lotów międzynarodowych przez operatorów z państw trzecich, są stosowane wprost oraz mając na uwadze akceptowalne sposoby potwierdzania spełnienia wymagań rekomendowane przez EASA, zdaniem projektodawcy nie wydaje się zasadna dodatkowa regulacja w tym w zakresie w prawie krajowym, tj. w ustawie – Prawo lotnicze. Ponadto warto dodać, że wskazany w aktualnym brzmieniu art. 149 nigdy nie został zastosowany i w tym kontekście jest przepisem martwym.

Z powyższych przyczyn zasadne jest uchylenie art. 149 ustawy – Prawo lotnicze.

W dalszej części uzasadnienia zostaną opisane poszczególne rozdziały działu VIa ustawy – Prawo lotnicze oraz pozostałe zmiany wprowadzone do tej ustawy, a także zmiany zaproponowane w ustawie z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej oraz w ustawie z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. z 2022 r. poz. 1854).

**Dodanie działu VIa „Bezzałogowe statki powietrzne”**

Najważniejszą zmianą zaproponowaną w projekcie jest wprowadzenie do ustawy – Prawo lotnicze nowego działu dedykowanego bezzałogowym statkom powietrznym. Projektowany dział VIa „Bezzałogowe statki powietrzne” ustawy – Prawo lotnicze został podzielony na 6 rozdziałów regulujących: wykonywanie operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych, strefy geograficzne dla systemów bezzałogowych statków powietrznych, rejestr operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, wyznaczone podmioty, uznane podmioty oraz operatorzy szkolący, dokumenty potwierdzające kwalifikacje, szkolenia i egzaminy oraz zapobieganie bezprawnemu użyciu bezzałogowych statków powietrznych. Dotychczas rozwiązania merytoryczne dotyczące bezzałogowych statków powietrznych były analogiczne jak w lotnictwie cywilnym załogowym. Ze względu na przepisy unijne wprowadzenie nowego działu do projektu ustawy – Prawo lotnicze wyodrębni bezzałogowe statki powietrzne, co znacznie ułatwi wyszukiwanie regulacji z nimi związanych.

**Rozdział 1** określa zasady wykonywania operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych, które dotychczas były zawarte w rozporządzeniu o wyłączeniu oraz w art. 126 i art. 126a ustawy – Prawo lotnicze. Jedną z najistotniejszych zmian będzie brak podziału na operacje o charakterze sportowym lub rekreacyjnym oraz na operacje inne niż sportowe i rekreacyjne (komercyjne). Dotychczasowe tzw. komercyjne wykorzystywanie bezzałogowych statków powietrznych było możliwe jedynie dla posiadaczy świadectwa kwalifikacji operatora bezzałogowego statku powietrznego, natomiast w związku z projektowaną zmianą stanie się ogólnodostępne. W zamian pojawią się kategorie wykonywania operacji: „otwarta”, „szczególna” oraz „certyfikowana”. Podział został dokonany w oparciu o analizę ryzyka wykonywanych operacji lotniczych oraz wynika z przepisów rozporządzenia wykonawczego. Kategoria „otwarta” przeznaczona będzie dla operacji wykonywanych w warunkach widzialności wzrokowej VLOS, o najniższym ryzyku. Niskie ryzyko zapewnione zostanie dzięki bardzo jasno określonym wytycznym, definiującym między innymi dopuszczalne masy startowe eksploatowanych bezzałogowych statków powietrznych, ich wyposażenie, prędkości lotu, maksymalną energię kinetyczną uderzenia oraz odległość od pojedynczych osób i zgromadzeń osób.

Na początku rozdziału 1, w projektowanym art. 156a ustawy – Prawo lotnicze wskazano, że wykonywanie operacji systemami bezzałogowych statków powietrznych następuje na zasadach określonych zarówno w przepisach unijnych jak i krajowych, będących uzupełnieniem i uszczegółowieniem rozwiązań przewidzianych przez ustawodawcę unijnego – takie podejście jest m.in. możliwe z uwagi na brzmienie art. 56 ust. 8 rozporządzenia bazowego. Wskazano także że regulacje przewidziane dla lotnictwa cywilnego w obszarze używania systemów bezzałogowych statków powietrznych są co do zasady stosowane przez pozostałe rodzaje lotnictwa, jeżeli operacja będzie wykonywana w związku z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego, bezpieczeństwa strategicznej infrastruktury energetycznej, bezpieczeństwa i obronności państwa, ochroną granicy państwowej lub ochroną bezpieczeństwa wewnętrznego, prowadzeniem działań poszukiwawczo-ratowniczych lub przeciwpożarowych, przeciwdziałaniem przestępczości środowiskowej oraz prowadzeniem kontroli podmiotów zagrażającym temu bezpieczeństwu. W projektowanym art. 156a ust. 3 wskazano w przypadku których operacji PAŻP może zwolnić niektóre podmioty z obowiązku zgłaszania zamiaru wykonywania operacji. Dotyczyłoby to sytuacji kiedy operacja jest wykonywana w celu zapewnienia bezpieczeństwa publicznego, bezpieczeństwa strategicznej infrastruktury energetycznej, bezpieczeństwa i obronności państwa, ochrony granicy państwowej lub ochrony bezpieczeństwa wewnętrznego. Celem proponowanej regulacji jest zagwarantowanie odpowiednim służbom możliwości skutecznego wykonywania ustawowych uprawnień, w zakresie wykorzystania bezzałogowych systemów powietrznych do przeciwdziałania, zapobiegania, zwalczania przestępstw i wykroczeń oraz ustalania i wykrywania ich sprawców, jak również zapobiegania skutkom poważnych awarii. Wymóg wcześniejszego zgłoszenia planu operacji powietrznej poza zasięgiem wzroku, w celu dokonania publikacji, zasadniczo stoi w sprzeczności z zasadą efektywności działań operacyjnych służb publicznych oraz może prowadzić do ujawnienia osobom trzecim danych podmiotów, wobec których czynności są prowadzone. Należy zauważyć, że realizacja ustawowych zadań służb takich jak Policja, Straż Graniczna czy Inspekcja Ochrony Środowiska wymaga realizacji lotów bez możliwości wcześniejszego ich zaplanowania i rozpoznania miejsca ich wykonania. Ponadto przedmiotowe operacje niejednokrotnie muszą być prowadzone poza zasięgiem wzroku nad terenami przemysłowymi, rolniczymi, zamieszkanymi oraz na wysokościach wyższych niż dopuszczone przepisami.

Jednocześnie w art. 156a ust. 4 ustawy – Prawo lotnicze przesądzono, że przepisów prawa Unii Europejskiej, ustawy – Prawo lotnicze oraz przepisów wydanych na jej podstawie nie stosuje się w przypadku wykonywania operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych wykonywanych przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej lub obce siły zbrojne, na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej lub obcych sił zbrojnych albo przez Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencję Wywiadu, Służbę Kontrwywiadu Wojskowego, Służbę Wywiadu Wojskowego, Żandarmerię Wojskową, Centralne Biuro Antykorupcyjne, Służbę Ochrony Państwa, Policję, Straż Graniczną, Państwową Straż Pożarną, Służbę Celno-Skarbową, Służbę Więzienną lub Inspekcję Ochrony Środowiska w polskiej przestrzeni powietrznej w wydzielonych elementach struktury przestrzeni powietrznej, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 121 ust. 5 ustawy – Prawo lotnicze. W przepisie wskazano, że służby oraz inne podmioty publiczne w nim wymienione mogą być zwolnione ze stosowania przepisów prawa unijnego i krajowego, jeżeli wykonują operację w celu realizacji ich zadań ustawowy. W przypadku np. dotyczących działań Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego chodzi o operacje wykonywane w celu realizacji czynności operacyjno-rozpoznawczych przez precyzyjne odesłanie do przepisów ustawy z dnia 25 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Agencji Wywiadu. Wydzielenie elementów struktury przestrzeni powietrznej na potrzeby wykonywania operacji wojskowych czy Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego powoduje brak możliwości realizowania w tych wydzielonych elementach innych operacji lotniczych, w związku z czym dla zachowania bezpieczeństwa ruchu lotniczego nie jest konieczne stosowanie się w przypadku wykonywania operacji przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego w tych elementach do ogólnych reguł wynikających z przepisów prawa unijnego i krajowego. Wspomniany brak powoduje również, że nie jest konieczne zgłaszanie przez operujące w wydzielonych elementach struktury przestrzeni powietrznej takich operacji PAŻP. Wyłączenie ujęte w ust. 4 obejmuje regulacje ujęte w ust. 1−3 omawianego artykułu.

W art. 156a ust. 5 ustawy – Prawo lotnicze wyłączono stosowanie ust. 1 wobec operacji wykonywanych w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego wykonywanych przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej, Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencję Wywiadu, Służbę Kontrwywiadu Wojskowego, Służbę Wywiadu Wojskowego, Żandarmerię Wojskową, Centralne Biuro Antykorupcyjne, Służbę Ochrony Państwa, Policję, Straż Graniczną, Państwową Straż Pożarną, Służbę Celno-Skarbową, Służbę Więzienną, Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe lub Inspekcję Ochrony Środowiska oraz takie jednostki jak Wodne Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe, Górskie Ochotnicze Pogotowie Ratunkowej oraz Tatrzańskie Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe z uwzględnieniem specyfiki operacji wykonywanych w związku z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego, bezpieczeństwa strategicznej infrastruktury energetycznej, bezpieczeństwa i obronności państwa, ochroną granicy państwowej lub ochroną bezpieczeństwa wewnętrznego, a także przeciwdziałaniem przestępczości środowiskowej oraz prowadzeniem kontroli podmiotów zagrażających temu bezpieczeństwu. Dodatkowo tego typu operacje będą w przypadku ich wykonywania przez Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencję Wywiadu, Służbę Kontrwywiadu Wojskowego, Służbę Wywiadu Wojskowego, Żandarmerię Wojskową, Centralne Biuro Antykorupcyjne, Służbę Ochrony Państwa, Policję, Straż Graniczną, Państwową Straż Pożarną, Służbę Więzienną, Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe lub Inspekcję Ochrony Środowiska oraz Wodne Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe, Górskie Ochotnicze Pogotowie Ratunkowej oraz Tatrzańskie Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe wykonywane z uwzględnieniem przepisów wydanych na podstawie art. 156g ust. 7 ustawy – Prawo lotnicze.

Natomiast w art. 156a ust. 6 i nast. ustawy – Prawo lotnicze przewidziano, że reguł wynikających z art. 156a ust. 1 i 4 ustawy – Prawo lotnicze nie stosuje się do operacji z użyciem wojskowego statku powietrznego będącego systemem bezzałogowego statku powietrznego wykonywanych według wskazań przyrządów (IFR) przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej lub obce siły zbrojne, lub na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej lub obcych sił zbrojnych, w polskiej przestrzeni powietrznej, określając jednocześnie, że wykonywanie tych operacji powinno następować na podstawie i zgodnie z porozumieniem zawartym między właściwą instytucją zapewniającą służby żeglugi powietrznej a zainteresowanym podmiotem oraz po spełnieniu warunków opisanych w ustawie. Zasadą wyrażoną w projekcie ustawy jest realizowanie operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych wyłącznie w przestrzeni kontrolowanej, z zastrzeżeniem pewnych wyjątków. Zaproponowano formę porozumienia jako najbardziej elastyczną formę współpracy. Sposób wykonywania lotów przez bezzałogowe statki powietrzne na rzecz wojska i specyfika tego typu operacji wymusza wybór takiej formy współpracy, która zagwarantuje możliwość ewentualnej szybkiej ich zmiany przy jednoczesnym zachowaniu bezpieczeństwa w całej przestrzeni powietrznej. Przepisy projektu wskazują także podstawowe elementy porozumienia. Ponadto przepisy normują kwestię wydawania przez Ministra Obrony Narodowej zezwolenia na wykonywanie operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego przez obce siły zbrojne lub na potrzeby obcych sił zbrojnych. Zezwolenie będzie wydawane na wniosek do którego konieczne będzie dołączenie oceny i analizy ryzyka operacyjnego takich operacji. Zezwolenie będzie określało okres obowiązywania zezwolenia, operacje objęte zezwoleniem lub ich rodzaj, a także będzie zawierało potwierdzenie prawidłowości przeprowadzonej oceny i analizy ryzyka operacyjnego.

Z uwagi na szczególne cechy operacji wykonywanych z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych należy wyłączyć stosowanie niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze oraz przepisów wydanych na podstawie tej ustawy wobec tych systemów oraz operacji wykonywanych z ich użyciem. Obecnie takie wyłączenia wynikają z przepisów rozporządzenia o wyłączeniu, jednak z uwagi na nowe kompleksowe uregulowanie tej kwestii w ustawie – Prawo lotnicze w projektowanym art. 156b ustawy – Prawo lotnicze określono jakich przepisów tej ustawy i aktów wykonawczych do tej ustawy w całości albo w części nie stosuje się do systemów bezzałogowych statków powietrznych i poszczególnych operacji wykonywanych przy użyciu tych systemów.

Dalsze artykuły tego rozdziału określają sposób wykonywania przez Prezesa ULC czynności administracyjnych, które w konsekwencji umożliwią podmiotom wykonywanie operacji przy użyciu systemów bezzałogowych statków powietrznych w kategorii „szczególnej”.

Mając na uwadze rozwiązania przyjęte w rozporządzeniu wykonawczym określono sposób wydawania przez Prezesa ULC w kategorii „szczególnej” zezwolenia na operację, potwierdzenia, o którym mowa w art. 13 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, czy potwierdzenia odbioru i kompletności oświadczenia, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia wykonawczego. Zasady wykonywania operacji w kategorii „szczególnej” są bardziej złożone i sformalizowane niż zasady wykonywania lotów z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych w kategorii „otwartej”.

W kategorii „szczególnej” operacje mogą być wykonywane na podstawie zezwolenia na operację wydawanego przez Prezesa ULC. Rozporządzenie wykonawcze w art. 12 ust. 1–4 wskazało sposób wydawania oraz zakres tego zezwolenia. Projektowane przepisy w tym zakresie wskazują jedynie Prezesa ULC jako organ, który wydaje, zmienia, przedłuża ważność, zawiesza albo cofa takie zezwolenie. W projektowanych przepisach zostały także określone przesłanki zawieszenia albo cofania zezwolenia na operację. Mając na uwadze, że operacje wykonywane w kategorii „szczególnej” wiążą się z większym ryzykiem – każda tego typu operacja musi być poprzedzona przeprowadzeniem analizy ryzyka operacyjnego. Jest to zupełnie nowe podejście do wykonywania operacji przy użyciu systemów bezzałogowych statków powietrznych. Obecnie w materiałach doradczych Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) jako rekomendowany sposób przeprowadzania analizy ryzyka jest wskazywana metodologia SORA wypracowana przez Organizację JARUS. Jednocześnie EASA dopuszcza w materiałach doradczych AMC/GM inną metodologię niż SORA, byle by była równoważna i zapewniała odpowiedni poziom bezpieczeństwa. Metodologia SORA jest bardzo skomplikowana i wydaje się być nie do zastosowania, w szczególności przez małych operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, do pojedynczych operacji - głównie chodzi o operacje o niskim ryzku np. operacje w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS, lekkim bezzałogowym statkiem powietrznym, ale powyżej 120 m nad poziomem terenu. Z uwagi na powyższe w ULC, w oparciu o dotychczasowe doświadczenia, oraz we współpracy z wyspecjalizowanymi jednotaktami badawczymi wypracowano sposób przeprowadzania analizy ryzyka operacyjnego w oparciu o metodologię SORA, jednak zawierający pewnie uproszczenia tej procedury z zachowaniem odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa wykonywania tego typu operacji. Metodologia opracowywania analizy ryzyka operacyjnego powinna być określana w oparciu o najnowszą wiedzę, w związku z czym musi być uregulowana w dokumencie umożliwiającym jego ewentualną szybką zmianę oraz powszechność dotarcia do jego treści przez potencjalnych wnioskujących – operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych. Z tego względu przyjęto założenie, że metodologia opracowywania oceny ryzyka operacyjnego będzie przyjmowana przez Prezesa ULC w formie wytycznych i ogłaszana w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Wytyczne Prezesa ULC będą zawierały zarówno metodologię dla opracowania analizy ryzyka operacyjnego dla operacji wykonywanych lekkim bezzałogowym statkiem powietrznym, ale powyżej 120 m nad poziomem terenu w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS, jak i metodologię dla innych operacji, o wyższym poziomie ryzyka. Mając jednak na uwadze, że operacje z wykorzystaniem cięższych systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz operacje wykonywane przez podmioty starające się o uzyskanie certyfikatu LUC, a także że jedynie w oparciu o metodologię SORA będzie możliwa certyfikacja systemu bezzałogowego statku powietrznego, Prezes ULC w omawianych wytycznych wyda także metodologię SORA, której założenia są obecnie doprecyzowywane przez EASA (przygotowywana jest kolejna zmiana AMC i GM do rozporządzenia nr 2019/947/UE). Po opublikowaniu nowego AMC i GM będą one w zakresie SORA przygotowywane do publikacji poprzez wydanie wytycznych, ze wskazaniem do jakiego typu operacji ma być ona stosowana.

Drugą podstawą wykonywania operacji w kategorii „szczególnej” jest oświadczenie o zgodności operacji ze scenariuszem standardowym. Scenariusze standardowe to dokumenty określające sposób i warunki wykonywania lotów dla rodzaju operacji wykonywanej w kategorii „szczególnej”. Są one wydane przez EASA jako dodatek 1 do załącznika do rozporządzenia wykonawczego. Zgodnie jednak z art. 23 ust. 4 rozporządzenia wykonawczego, państwa członkowskie Unii Europejskiej mogą wydać krajowe scenariusze standardowe dla poszczególnych rodzajów operacji w kategorii „szczególnej”, do operacji innych niż wskazane w scenariuszach wskazanych w dodatku 1 do załącznika do rozporządzenia wykonawczego. Taką możliwość zapisano w art. 1 pkt 3 lit. b projektu (nowy ust. 2f w art. 21 ustawy – Prawo lotnicze) wskazując, że Prezes ULC będzie ogłaszał krajowe scenariusze standardowe. Dodatkowo mając na uwadze art. 56 ust. 8 rozporządzenia bazowego Prezes ULC będzie wydawał krajowe scenariusze standardowe, które jako przepisy krajowe będą mogły być wykorzystywane przez operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego będzie składał Prezesowi ULC oświadczenie, że będzie wykonywał operacje w oparciu o dany scenariusz standardowy. Prezes ULC będzie następnie potwierdzał odbiór i kompletność oświadczenia, tak aby operator miał możliwość rozpoczęcia wykonywania operacji (projektowany art. 156d ustawy – Prawo lotnicze). Z uwagi na ogromną liczbę składanych oświadczeń oraz fakt, że rolą Prezesa ULC jako organu wskazanego do realizacji art. 18 lit. d rozporządzenia wykonawczego jest jedynie zweryfikowanie ich kompletności (co wiąże się jedynie ze sprawdzeniem, czy dany operator jest wpisany do rejestru operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz czy ma uprawnienia do wykonywania operacji zgodnie z danym scenariuszem) i niezwłoczne wydawanie potwierdzenia w tym zakresie, fakt, że cały proces jest dokonywany w systemie teleinformatycznym, a także że operacje systemami bezzałogowych statków powietrznych są wykonywane z użyciem najnowszych cyfrowych technologii przyjęto rozwiązanie, zgodnie z którym potwierdzenie odbioru i kompletności oświadczeń będzie przekazywane do operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych bez konieczności wydawania decyzji administracyjnych – jest to bowiem czynność nosząca znamiona czynności technicznej i informacyjnej. Prezes ULC jest informowany o wykonywaniu tego typu operacji i informacja w tym zakresie jest zamieszczana w rejestrze operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz może być przyczyną do podjęcia przez Prezesa ULC ewentualnej kontroli. Przepisy unijne przewidują bowiem, że w przypadku instytucji oświadczenia weryfikacja, czy dany operator systemu bezzałogowego statku powietrznego wykonuje operacje zgodnie ze scenariuszem, jest dokonywana przez właściwy organ kontroli. Jednocześnie przewidziano, że w formie decyzji administracyjnej będzie następowała odmowa wydawania potwierdzenia odbioru i kompletności oświadczenia.

Trzecią podstawą wykonywania operacji w kategorii „szczególnej” jest uzyskanie certyfikatu operatora lekkiego systemu bezzałogowego powietrznego (certyfikat LUC) na zasadach określonych w część C załącznika do rozporządzenia wykonawczego. W projektowanych art. 156e ustawy – Prawo lotnicze określono sposób uzyskania certyfikatu LUC oraz wskazano kiedy przyznany certyfikat LUC może być zmieniony albo cofnięty.

Członkowie klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego będą mogli wykonywać operacje w kategorii „szczególnej” po uzyskaniu od Prezesa ULC zezwolenia. Zasady jego wydania zostały określone w art. 16 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego. Ustawodawca unijny wskazał w tym przepisie, że to zezwolenie wydaje się między innymi w oparciu o przepisy krajowe. Projektowany art. 156f ustawy – Prawo lotnicze zawiera więc regulacje i kryteria dla Prezesa ULC, jakim będzie się kierował wydając zezwolenie na operacje z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego wykonywane w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego. Przepisy określają również elementy wniosku składanego przez klub lub stowarzyszenie modelarstwa lotniczego o wydanie zezwolenia oraz dokumenty, jakie należy dołączyć do takiego wniosku. Na podstawie informacji zawartych we wniosku oraz załączników do tego wniosku Prezes ULC będzie wydawał zezwolenie. Ponieważ w zezwoleniu Prezes ULC będzie określał warunki, na jakich operacje w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego mogą być wykonywane, i ograniczenia, zgodnie z art. 16 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego, istotne jest, aby przekazane przez klub lub stowarzyszenie modelarstwa lotniczego informacje pozwoliły ocenić, czy wskazane w zezwoleniu warunki i ograniczenia będą umożliwiały wykonywanie operacji zgodnie z intencją wnioskodawcy. Prezes ULC wydając takie zezwolenie będzie miał na uwadze konieczność zapewnienia bezpieczeństwa wykonywania operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych.

Dodatkowo mając na uwadze ujęte w art. 13 rozporządzenia wykonawczego zasady wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego – transgraniczne oraz poza granicami państwa rejestracji – wskazano w projektowanym art. 156c ust. 4 ustawy – Prawo lotnicze, że potwierdzenie, że zainteresowany podmiot zastosował zaktualizowane środki ograniczające ryzyko planowanej operacji, wydaje w drodze decyzji administracyjnej Prezes ULC. Regulacje dotyczące zezwoleń transgranicznych dla BSP zostały opisane w art. 156c ust. 14–16 projektu. Zgodnie z opisaną w art. 13 rozporządzenia wykonawczego procedurą wykonywania operacji transgranicznych i poza granicami państwa rejestracji operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego Prezes Urzędu będzie zobowiązany – po otrzymaniu odpowiedniej informacji od nadzoru lotniczego innego państwa członkowskiego, w którym będzie wykonywana operacja zagraniczna przez operatora wpisanego do polskiego rejestru operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, i któremu Prezes Urzędu wydał zezwolenia na operację transgraniczną lub zagraniczną w innym niż terytorium Polski państwie członkowskim – nanieść w wydanym wcześniej zezwoleniu na operację zmiany w zakresie warunków ograniczających ryzyko tych operacji wskazanych przez obcy nadzór lotniczy (ten na terenie którego będzie ta operacja wykonana), na które Prezes Urzędu wydał zezwolenie. Po otrzymaniu takiej informacji, w myśl art. 13 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego, Prezes Urzędu będzie musiał wprowadzić w zezwoleniu na operację zaktualizowane środki ograniczające ryzyko (warunki wpisane do zezwolenia na operację).

Mając na uwadze wskazane rodzaje operacji oraz fakt, że dotychczas warunki wykonywania operacji bezzałogowymi statkami powietrznymi były określone w załącznikach do rozporządzenia o wyłączeniu, zaproponowano, aby nowe warunki operacyjne wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „otwartej”, w kategorii „szczególnej” i w kategorii „otwartej” oraz w kategorii „szczególnej” w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego, a także warunki eksploatacji tego systemu i wymagania dla tego systemu w odniesieniu do kategorii „szczególnej” były określone w przepisach wykonawczych do ustawy – Prawo lotnicze. Upoważnienie do jego wydania zawarte jest w projektowanym art. 156g ust. 7 ustawy – Prawo lotnicze. Określenie w rozporządzeniu tego typu regulacji wynika z konieczności szczegółowego określenia warunków wykonywania operacji z podziałem na kategorie („otwartą” oraz „szczególną”) oraz rodzaje operacji i obszerność tej regulacji. Jest to uszczegółowienie zasad wykonywania operacji opisanych w projekcie ustawy i będzie uzupełnieniem regulacji ustawowych.

Trzecią kategorią wykonywania operacji systemami bezzałogowych statków powietrznych jest kategoria „certyfikowana”. Ponieważ ustawa – Prawo lotnicze w art. 160 wskazuje obszary objęte certyfikacją w ust. 3 tego przepisu dodano pkt 9 wskazujący na konieczność certyfikacji w przypadku wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „certyfikowanej”.

**Rozdział 2** dotyczy stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych.

W projektowanym art. 156h ustawy – Prawo lotnicze określono zasady wyznaczania nad terytorium RP stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych zgodnie z art. 15 rozporządzenia nr 2019/947/UE, projektowaną ustawą oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 156g ust. 7.

Ponadto, proponuje się regulacje, zgodnie z którymi, w przypadku wprowadzania przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego ograniczeń lotów w części przestrzeni powietrznej w oparciu o wniosek uprawnionego podmiotu, PAŻP wyznaczy strefę geograficzną dla BSP w obszarze wprowadzonego ograniczenia, w przypadku konieczności zapewnienia bezpieczeństwa operacji wykonywanych przy użyciu systemów bezzałogowych statków powietrznych. Przed wyznaczeniem stref skorelowanych ze strukturami przestrzeni powietrznej wyznaczanych na podstawie rozporządzenia określonego w art. 119 ust. 4 pkt 1, PAŻP każdorazowo będzie przeprowadzała konsultacje z zarządzającym strukturą przestrzeni powietrznej, który następie będzie również zarządzającym strefą geograficzną. Konsultacje obejmować będą ustalenie granic poziomych i pionowych strefy, a także zasady lotów systemów bezzałogowych statków powietrznych. PAŻP będzie informowała zarządzającego strukturą przestrzeni powietrznej o wyznaczeniu w jej obszarze strefy geograficznej. Szczegółowy zakres konsultacji określony zostanie na poziomie rozporządzenia. Jednocześnie, w przypadku wyznaczania przez PAŻP z własnej inicjatywy stref geograficznych w miejscach występowania struktur przestrzeni powietrznej (SPP) wyznaczonych na podstawie 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), w rozporządzeniu o strefach geograficznych określone zostanie, że zasady wykonywania operacji systemów bezzałogowych statków powietrznych będą stanowiły *lex specialis* do rozporządzenia w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej.

Regulacje zawarte w art. 156h mają na celu zagwarantowanie bezpieczeństwa operacji wykonywanych z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych przez umożliwienie PAŻP wyznaczenia stref geograficznych w miejscach, w których wprowadzone zostaną ograniczenia lotów dla lotnictwa załogowego. Objęcie wyznaczaniem nowych stref geograficznych w obszarze struktur przestrzeni powietrznej miejsc, w których wyznaczone są obecnie stałe ograniczenia w strukturze przestrzeni powietrznej publikowane na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 marca 2019 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące, ma na celu ochronę obiektów strategicznych takich jak: zakłady produkujące materiały wybuchowe (np. EP P2 KRUPSKI MŁYN - NITROERG S.A. G), zakłady zbrojeniowe (np. EP P14 SKARŻYSKO – KAMIENNA MESKO S.A.), terminale naftowe (np. EP P7 PŁOCK Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A.), lub lokalizacje, gdzie rozlokowana jest wojskowa infrastruktura o szczególnym znaczeniu (np. EP R40 DORSZ). Powyższe nie stanowi enumeratywnego wymienienia chronionych obiektów, zaś jedynie przykładowe wyliczenie, które ma na celu wskazanie konieczności zapewnienia ochrony obiektów objętych długotrwałymi SPP również przy pomocy stref geograficznych. Ochrona obiektów przy pomocy stref geograficznych sprowadzać się będzie przede wszystkim do dokładnego ustalenia granic danej strefy geograficznej, tak aby strefa geograficzna realizowała cel jaki przyświecał uprawnionemu podmiotowi.

Przepis art. 15 rozporządzenia wykonawczego umożliwia państwu członkowskiemu wyznaczanie takich stref ze względów bezpieczeństwa, ochrony prywatności lub środowiskowych. W Polsce instytucją odpowiedzialną za wyznaczania stref geograficznych do wykonywania operacji bezzałogowym systemem powietrznym będzie PAŻP. Strefa geograficzna będzie wyznaczana na wniosek, złożony w terminie określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 156k ustawy – Prawo lotnicze, lub z własnej inicjatywy PAŻP, po uzyskaniu pozytywnej opinii Prezesa ULC w przypadkach określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 156k ustawy – Prawo lotnicze, oraz zgodnie z przepisami ustawy – Prawo lotnicze i przepisami wykonawczymi do tej ustawy, wydanymi na podstawie projektowanego art. 156k ustawy – Prawo lotnicze, określającymi rodzaje stref geograficznych, podmioty uprawnione do złożenia wniosku o jej wyznaczenie oraz elementy tego wniosku, jak również sposób i tryb jego rozpatrywania, w tym sposób uiszczania i rozliczania opłat za czynności związane z wyznaczaniem strefy geograficznej. PAŻP wyznaczając konkretną strefę geograficzną dla danego uprawionego podmiotu określi w wyznaczeniu warunki, na jakich operacje z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w takiej strefie mogą być wykonywane. Nie jest możliwe wskazanie warunków, na jakich w danej strefie będzie mógł być wykonany dany lot w przepisach prawa powszechnie obowiązującego, bowiem liczba rodzajów tego typu operacji jest nieskończenie duża i w każdym przypadku specyficzna. Będzie to uzależnione od rodzaju operacji, obszaru, nad którym ma być wyznaczona strefa, celu w jakim strefa ma być wyznaczona oraz rodzaju wykorzystywanych bezzałogowych statków powietrznych. Dlatego też przepisy wydane na podstawie projektowanego art. 156k ustawy – Prawo lotnicze wskazywać będą także elementy wniosku wypełniane przez podmiot zainteresowany wyznaczeniem danej strefy. Podmiot ten będzie zobowiązany także przeprowadzić analizę ryzyka operacji zgodnie z art. 11 rozporządzenia wykonawczego oraz uiścić stosowną opłatę, o której mowa poniżej. Opracowując przepisy ustawy projektodawca wyszedł z założenia, że wyznaczanie stref geograficznych powinno następować na podstawie kompetencji przyznanych na zasadzie wyłączności PAŻP, która podejmując decyzje z tym związane będzie obowiązana do przestrzegania regulacji określonych w przepisach rozporządzenia wykonawczego, ustawy – Prawo lotnicze i wydanych na jej podstawie aktów wykonawczych. Z uwagi jednak na trudne do przewidzenia skutki wdrożenia przepisów prawa UE do polskiego porządku prawnego, ich nowatorski charakter, jak również dynamicznie zmieniający się sektor operacji wykonywanych z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych w Polsce postanowiono pozostawić PAŻP jak najszerszy zakres swobody w działaniu przy wydawaniu rozstrzygnięć w zakresie dotyczącym wyznaczania stref geograficznych, przedłużania okresu ich obowiązywania i ich ponownego wyznaczania. Na wypadek zaś uzyskania przez wnioskodawcę rozstrzygnięcia negatywnego, np. w sytuacji, w której PAŻP uzna, że wniosek innego podmiotu ma w danym przypadku pierwszeństwo, przewidziano proces weryfikacyjny, za którego przeprowadzenie będzie odpowiadał Prezes ULC. Tego rodzaju rozwiązanie wydaje się przy obecnym poziomie rozwoju rynku w pełni wystarczające, tym bardziej, że podobnie jak to ma miejsce w lotnictwie załogowym, trudno jest w sposób wyczerpujący i jednoznaczny skwantyfikować przesłanki pierwszeństwa dostępu do przestrzeni powietrznej, w szczególności w przypadku kolizji wniosków złożonych przez służby państwowe odpowiedzialne za bezpieczeństwo państwa lub bezpieczeństwo i porządek publiczny.

Przepis art. 15 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego formułuje po stronie państwa członkowskiego obowiązek podawania informacji na temat stref geograficznych, w tym dotyczących okresu ich obowiązywania, do wiadomości publicznej we wspólnym unikalnym formacie cyfrowym. Obowiązek ten będzie realizowany przez PAŻP zgodnie z projektowanym art. 156i ust. 1 i 2 ustawy – Prawo lotnicze. Dane o strefach geograficznych ujęte w ust. 1 i 2 omawianego przepisu będą podawane do wiadomości publicznej nieodpłatnie – będzie to informacja o nazwie strefy, obszarze oraz okresie jej obowiązywania. Ujęcie tego przepisu w przedmiotowym projekcie wynika z faktu braku regulacji w tym zakresie na poziomie przepisów europejskich. Mając na uwadze jednak, że art. 15 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego będzie stosowany od 1 stycznia 2022 r. proponuje się, żeby do tego czasu informacje o wyznaczonych strefach geograficznych były podawane do wiadomości publicznej w sposób określony przez PAŻP (art. 13 projektu).

Przewiduje się również w projektowanym art. 156i ust. 3 ustawy – Prawo lotnicze możliwość udostępniania informacji na temat stref geograficznych w zakresie innym niż będzie to wynikać z powszechnie obowiązujących przepisów prawa. W oparciu o umowę z zainteresowanym podmiotem PAŻP będzie mogła wytwarzać, przetwarzać i dostarczać bardziej szczegółowe informacje na temat stref geograficznych, które będą niezbędne do lokalnego zarządzania ruchem bezzałogowych statków powietrznych np. w celach komercyjnych. Informacje na temat stref geograficznych w zakresie niewynikającym z przepisów prawa powszechnie obowiązującego nie będą stanowiły informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2022 r. poz. 902).

Projektowane przepisy ustawy – Prawo lotnicze zakładają, że działalność PAŻP związana z realizacją nowych zadań, w tym przede wszystkim z wyznaczaniem stref geograficznych, przedłużaniem okresu ich obowiązywania i ich ponownym wyznaczaniem finansowana będzie z opłat pobieranych od podmiotów uprawnionych do wystąpienia z wnioskiem o wyznaczenie strefy geograficznej. Opłata będzie rozliczana w sposób określony w przepisach wydanych na podstawie art.156k ustawy – Prawo lotnicze. Ustalenie możliwości pobierania przez PAŻP opłat z tytułu realizacji ww. czynności jest konieczne z uwagi na przepisy prawa Unii Europejskiej określające zasady funkcjonowania PAŻP jako instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, zgodnie z którymi nie jest możliwe finansowanie działalności innej niż zapewnianie ww. służb z opłat nawigacyjnych pochodzących od użytkowników przestrzeni powietrznej. Zgodnie z projektowanym art. 156j ustawy – Prawo lotnicze PAŻP będzie pobierała opłaty za czynności związane z wyznaczaniem stref geograficznych, przedłużaniem ich obowiązywania oraz ich ponownych wyznaczaniem w oparciu o złożone wnioski. Przebieg rozpatrywania wniosków jest określony w projektowanym art. 156h ustawy – Prawo lotnicze i zostanie uszczegółowiony na poziomie przepisów wykonawczych do ustawy, wydanych na podstawie projektowanego art. 156k ustawy – Prawo lotnicze. Podmiot uprawniony będzie występował z wnioskiem o wyznaczenie strefy geograficznej, do którego obowiązany będzie dołączyć wymagane załączniki oraz dowód wniesienia opłaty za wstępną ocenę wniosku. Wniosek będzie podlegał ocenie wstępnej, w ramach której PAŻP ustali, czy dla realizacji oczekiwanych przez wnioskodawcę rezultatów wystarczające jest wyznaczenie stref geograficznych w liczbie określonej we wniosku, czy zachodzi potrzeba wyznaczenia większej ich liczby. Jeżeli PAŻP wskaże, że wystarczającym jest wyznaczenie stref geograficznych w liczbie określonej we wniosku, wezwie wnioskodawcę do uiszczenia opłaty za wyznaczenie każdej strefy geograficznej, wyznaczając termin na jej uiszczenie. W przypadku zaś, w którym realizacja oczekiwań wnioskodawcy wymagać będzie wyznaczenia większej niż wnioskowana liczby stref geograficznych, PAŻP wezwie wnioskodawcę do zmiany wniosku oraz uiszczenia opłat za wyznaczenie stref geograficznych, wyznaczając termin na dokonanie tych czynności. Założenie jest bowiem takie, że jeden wniosek może dotyczyć wyznaczenia więcej niż jednej strefy geograficznej i od wyznaczenia każdej z nich podbierana jest odrębna opłata. Wysokość opłat za wyznaczenie strefy geograficznej uzależniona będzie od liczby wnioskowanych jednocześnie do wyznaczenia stref geograficznych. Wyznaczając strefy geograficzne PAŻP określi okres ich obowiązywania, przed upływem którego, wnioskodawca będzie mógł złożyć wniosek o przedłużenie okresu obowiązywania stref geograficznych. Przedłużenie okresu obowiązywania każdej strefy geograficznej wymagać będzie wniesienia opłaty. Podobnie w przypadku, w którym wnioskodawca zwróci się z wnioskiem o ponowne wyznaczenie strefy geograficznej już po upływie okresu jej obowiązywania. Katalog podmiotów uprawnionych do wystąpienia z wnioskiem o wyznaczenie stref geograficznych zostanie zawarty w przepisach wydanym na podstawie art. 156k ustawy – Prawo lotnicze. Nie zakłada się zwolnienia żadnych podmiotów uprawionych z obowiązku wnoszenia opłaty. Opłata za ocenę wstępną wniosku, o której mowa powyżej, będzie podlegała zaliczeniu na poczet opłaty za wyznaczenie strefy geograficznej.

W projekcie przewidziano również uprawnienie PAŻP do zawieszania obowiązywania stref geograficznych, jak również do wprowadzania zmian w już wyznaczonych strefach, jeżeli jest to związane koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa oraz porządku publicznego lub bezpieczeństwa ruchu lotniczego. Zasadą będzie bowiem, że wyznaczona strefa geograficzna obowiązuje przez ustalony z góry okres na warunkach określonych przez PAŻP przy jej wyznaczaniu. Nie można jednak wykluczyć sytuacji, że z uwagi np. na potrzeby operacyjne służb porządku publicznego czy obronność państwa, nie powstanie konieczność czasowego zawieszenia obowiązywania strefy geograficznej wyznaczonej na wniosek innego podmiotu (np. jednostki samorządu terytorialnego). Zakłada się jednak, że sytuacje, w których PAŻP będzie musiała ingerować w istniejące strefy geograficzne, będą rzadkie i nie będą powodować istotnych utrudnień dla podmiotów, które wnioskowały o wyznaczenie stref.

W projektowanym art. 156k ustawy – Prawo lotnicze przewidziane zostało upoważnienie dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia zawierającego regulacje stanowiące uzupełnienie regulacji ustawowych w zakresie dotyczącym stref geograficznych. W rozporządzeniu zostaną określone:

1) rodzaje stref geograficznych wraz z ich maksymalnymi wymiarami przyjmowanymi na potrzeby dokonania oceny wstępnej wniosku oraz okresami ich obowiązywania, w tym rodzaje stref geograficznych, których wyznaczenie wymaga uzyskania pozytywnej opinii Prezesa ULC;

2) podmioty uprawnione do złożenia wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej;

3) elementy wniosków o wyznaczenie strefy geograficznej, przedłużenie okresu obowiązywania strefy geograficznej, ponowne wyznaczenie strefy geograficznej, ich formę oraz sposób i tryb ich rozpatrywania, w tym termin ich składania;

4) sposób uiszczania i rozliczania opłat za czynności związane z wyznaczaniem stref geograficznych, przedłużaniem okresów obowiązywania stref geograficznych oraz ponownym wyznaczaniem stref geograficznych.

**Rozdział 3** projektowanego działu VIa ustawy – Prawo lotnicze opisuje szczegółowe zasady dotyczące rejestru operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych. W rozumieniu nowych unijnych przepisów operatorem systemów bezzałogowych statków powietrznych jest osoba fizyczna lub prawna, a loty bezzałogowych statków powietrznych są wykonywane przez pilotów. W obecnej wersji ustawy – Prawo lotnicze, pilot bezzałogowego statku powietrznego jest określany jako operator posiadający świadectwo kwalifikacji operatora bezzałogowego statku powietrznego, wpisany do rejestru personelu lotniczego. Przedłożony projekt określa szczegółowe zasady prowadzenia rejestru operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, które zostały uregulowane ogólnie w art. 14 ust. 1, 2, 4–6 rozporządzenia wykonawczego.

Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego będzie miał przydzielony przez Prezesa ULC numer rejestracyjny.

Rejestr operatorów jest prowadzony obecnie przez Prezesa ULC. System teleinformatyczny BSP, jako narzędzie wykorzystywane do prowadzenie tego rejestru, jest zaprojektowany w oparciu o rozwiązania przyjęte w obecnym systemie teleinformatycznym. Dlatego też ocena skutków dla przetwarzania danych osobowych w rejestrze operatorów jest taka sama jak dla obecnie funkcjonującego systemu. Dodatkowo należy mieć na uwadze, że podstawą ujętych w projekcie ustawy przepisów regulujących kwestię prowadzenia rejestru operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych i tym samym przetwarzania danych osobowych osób wpisywanych do tego rejestru są przepisy Unii Europejskiej, a konkretnie art. 14 rozporządzenia wykonawczego nr 2019/947/UE. Ten artykuł prawa unijnego określa zakres danych wpisywanych do rejestru. Przepisy ujęte w projektowanej ustawie wskazują organ, który prowadzi ten rejestr i jedynie w niezbędnym zakresie dookreśla pewne aspekty jego funkcjonowania, m.in. wskazując ile czasu dane są w nim przechowywane oraz jakich adnotacji w rejestrze dokonuje Prezes ULC z uwagi na uzyskiwane przez danego operatora lub pilota uprawnienia czy kwalifikacje. Podczas opracowywania niniejszych norm projektodawca miał na uwadze zapewnienie stosowanie RODO oraz zapewnienia, że wykonawcy tych norm będą przetwarzać dane osobowe zgodnie z przepisami o ochronie danych osobowych – mając na uwadze m.in. art. 21b ustawy – Prawo lotnicze.

Jednocześnie projektodawca wskazuje, że w związku z powierzeniem w projektowanej ustawie Prezesowi ULC realizacji zadań art. 18 lit. a–e oraz g–k i m rozporządzenia nr 2019/947/UE, oraz powierzeniem PAŻP wykonywania zadań, o których mowa w art. 18 lit. f i l rozporządzenia nr 2019/947/UE, w projektowanej ustawie przewidziane zostały postanowienia stanowiące podstawę do przetwarzania danych osobowych w związku z realizacją ww. zadań, jak również postanowienia wskazujące na zakres przetwarzanych danych osobowych oraz określające sposób uregulowania zasad przetwarzania danych osobowych.

Zważywszy, że realizacja przypisanych Prezesowi ULC zadań, o których mowa powyżej, realizowana będzie przez Prezesa ULC za pomocą systemów teleinformatycznych udostępnionych przez PAŻP, zaproponowano rozszerzenie dotychczasowej normy art. 21 ust. 2 pkt 27 Prawa lotniczego, w ten sposób, że zakres danych osobowych, do których przetwarzania uprawniony jest Prezes ULC, rozszerzono o dane osobowe przetwarzane w systemach teleinformatycznych, o których mowa w art. 3b ust. 1 ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

W projektowanym art. 156l w ust. 6 ustawy – Prawo lotnicze określono przypadki, w których dany operator systemu bezzałogowego statku powietrznego będzie wykreślany z rejestru operatorów. W rejestrze operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych będą odnotowywane informacje o danym operatorze, m.in. o wydaniu albo zawieszeniu zezwolenia na wykonywania operacji w kategorii „szczególnej”. Dane z rejestru operatorów będą mogły być udostępniane w celu realizacji zadań ustawowych podmiotom wymienionym w ust. 7 omawianego artykułu. Lista adnotacji jakich w rejestrze dokonuje Prezes ULC znajduje się w art. 156m ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze. Jednocześnie określono, że nie będą to tylko informacje o zawieszeniu zezwolenia na operację, ale także wszelkie inne informacje dotyczące danego operatora, w tym na profilu pilota bezzałogowego statku powietrznego np. o uzyskanych kompetencjach. Na profilu operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego będzie informacja np. o wydaniu potwierdzenia odbioru i kompletności oświadczenia w sprawie danego krajowego scenariusza standardowego (np. NSTS-01), a na profilu pilota bezzałogowego statku powietrznego będzie informacja o uzyskanym przez pilota uprawnieniu do wykonywania tego typu operacji – uzyskaniu certyfikatu wiedzy teoretycznej w zakresie tego przykładowo wskazanego NSTS-01.

W ust. 2 omawianego przepisu wskazano, że Prezes ULC przechowuje dane o operatorach systemów bezzałogowych statków powietrznych przez 5 lat, bowiem przez taki okres czasu jest ważne uprawnienie operatora systemu bezzałogowego do wykonywania operacji przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego. Jest to też okres wystarczający w przypadku konieczności udzielenia informacji o danych w rejestrze w przypadku prowadzenia przez organy ścigania czynności śledczych.

**Rozdział 4** opisuje, jakie podmioty mogą zostać wyznaczonymi podmiotami, prowadzącymi w imieniu Prezesa ULC egzaminy teoretyczne do uzyskania certyfikatu kompetencji pilota dla kategorii „otwartej” w podkategorii A2 oraz kategorii „szczególnej”, jak również uznanymi podmiotami i operatorami szkolącymi. Przepisy rozporządzenia wykonawczego przewidują, że aby móc prowadzić działalność podlegającą na prowadzeniu szkoleń praktycznych i dokonywaniu oceny umiejętności praktycznych pilotów bezzałogowych statków powietrznych należy złożyć oświadczenie będące dodatkiem do rozporządzenia wykonawczego. Dodatek nr 4 jest przeznaczony dla zarejestrowanego operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, zamierzającego prowadzić szkolenia praktyczne oraz ocenę umiejętności praktycznych pilotów bezzałogowych statków powietrznych. Dodatek nr 6 może złożyć dowolny podmiot, niebędący zarejestrowanym operatorem systemu bezzałogowego statku powietrznego, ubiegający się o uzyskanie statusu uznanego podmiotu. Po przejściu szkolenia praktycznego i pozytywnej oceny umiejętności praktycznych osoba ubiegająca się o certyfikat kompetencji pilota musi udać się do wyznaczonego podmiotu w celu zaliczenia egzaminu teoretycznego wymaganego do uzyskania certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego. Kluczowym dla procesu uzyskania kompetencji pilota jest to, aby egzamin teoretyczny został przeprowadzony przez wyznaczony podmiot, spełniający kryteria przewidziane dla jednostki kwalifikowanej, wskazane w załączniku VI do rozporządzenia bazowego. Zagwarantuje to obiektywną ocenę egzaminu teoretycznego wymaganego do uzyskania certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego, która w przypadku pozostawienia egzaminu w kompetencjach podmiotu odpowiedzialnego za proces szkolenia (o których mowa w dodatku 4 i 6 do rozporządzenia wykonawczego) jest nieosiągalna. W projektowanym art. 156n ustawy – Prawo lotnicze określono kim jest wyznaczony podmiot oraz sposób jego wyznaczania przez Prezesa ULC. Wskazano w tym przepisie również, że wyznaczony podmiot będzie mógł uzyskać uprawnienie do przeprowadzenia szkolenia przypominającego, o którym mowa w UAS. STS-01.020 pkt 3 lub UAS.STS-02.020 pkt 10 dodatku 1 załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, przeprowadzanego w przypadku przedłużania ważności albo odnawiania certyfikatu wiedzy teoretycznej. Natomiast w art. 156o projektu opisano sposób uznawania przez Prezesa ULC uznanego podmiotu oraz sposób akceptacji oświadczenia operatora szkolącego. Prezes ULC wyznacza albo odmawia wyznaczenia podmiotu odpowiedzialnego za przeprowadzenie egzaminu teoretycznego do uzyskania certyfikatu kompetencji pilota w drodze decyzji administracyjnej po spełnieniu przez ten podmiot kryteriów przewidzianych dla jednostki kwalifikowanej, wskazanych w załączniku VI do rozporządzenia bazowego. Uznany podmiot lub operator szkolący, po akceptacji przez Prezesa ULC złożonego uprzednio oświadczenia (odpowiednio dodatku 6 lub 4 do rozporządzenia wykonawczego) lub wniosku o zamiarze przeprowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego w ramach uzyskanego przez tego operatora i ważnego na dzień przeprowadzania szkolenia zezwolenia na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE mogą jedynie szkolić praktycznie i dokonywać podczas szkolenia oceny umiejętności osoby szkolonej. Na dowód przeprowadzenia takiego szkolenia uznany podmiot lub operator szkolący wydaje potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego, którego zakres określa projektowany art. 156w ustawy – Prawo lotnicze.

Prezes ULC w ramach bieżącego nadzoru będzie sprawdzał, czy uznany podmiot oraz operator szkolący spełniają warunki określone w rozporządzeniu wykonawczym, przewidziane w krajowym scenariuszu lub w zezwoleniu na operację, oraz czy podczas eksploatacji systemu bezzałogowego statku powietrznego w kontekście szkoleń w odniesieniu odpowiednio do danego scenariusza standardowego lub zezwolenia na operację przestrzega wszystkich mających zastosowanie przepisów rozporządzenia wykonawczego oraz przepisów krajowych, w tym wymogów dotyczących operacji w ramach danego scenariusza standardowego lub zezwolenia na operację – wg którego zgodnie z oświadczeniem lub przyznanym zezwoleniem szkoli. Bieżący nadzór, a także możliwość kontroli niezapowiedzianych takiego uznanego podmiotu oraz operatora szkolącego stanowi dostateczne narzędzie gwarantujące, że mogą oni szkolić przyszłych pilotów bezzałogowych statków powietrznych. Podobnie, bieżący nadzór, a także możliwość kontroli niezapowiedzianych w wyznaczonych podmiotach stanowi dostateczne narzędzie gwarantujące solidność i obiektywność prowadzonych w imieniu Prezesa ULC egzaminów teoretycznych do uzyskania certyfikatu kompetencji pilota. Zaproponowana konstrukcja pozwala na rozwój branży lotnictwa bezzałogowego z jednoczesnym zapewnieniem odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa.

**Rozdział 5** określa dokumenty potwierdzające kwalifikacje pilotów bezzałogowych statków powietrznych oraz członków personelu wyznaczonego podmiotu albo uznanego podmiotu lub operatora szkolącego, odpowiedzialnych za zadania z zakresu odpowiednio egzaminu teoretycznego oraz szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych określonych w scenariuszach standardowych, o których mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia wykonawczego, krajowych scenariuszach standardowych lub zezwoleniu na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego, a także rodzaje oraz zasady przeprowadzania tych szkoleń i egzaminów w poszczególnych kategoriach. Ponadto w rozdziale tym zawarto zasady w zakresie zawieszania i cofania dokumentów, a także wymagania dotyczące wieku pilota bezzałogowego statku powietrznego.

W rozdziale tym wskazano również delegację dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia wzoru certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego oraz certyfikatu wiedzy teoretycznej. Rozwiązanie to ma na celu wprowadzenie jednolitych wzorów certyfikatów, które będą stosowane przez wyznaczone podmioty.

W zakresie operacji wykonywanych w kategorii „otwartej” w podkategorii A1 i A3 w projektowanym art. 156q ustawy – Prawo lotnicze wskazano organ przeprowadzający szkolenie oraz egzamin online. Po zaliczeniu z wynikiem pozytywnym takiego egzaminu Prezes ULC będzie potwierdzał jego zaliczenie, które będzie skutkowało wpisem osoby, która je uzyskała do rejestru operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych. Opisany system jest zdecydowanym uproszczeniem względem obecnie obowiązujących przepisów. Jednocześnie zakłada, że każdy, kto chce używać systemu bezzałogowego statku powietrznego jest obowiązany przejść szkolenie online oraz zdać w takiej samej formie egzamin. Zaproponowany system będzie również gwarantował minimum bezpieczeństwa wykonywanych operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego, bowiem każdy użytkownik takiego systemu będzie wiedział jak go używać oraz będzie znał zasady wykonywania operacji w omawianej kategorii w podkategorii A1 i A3.

W przypadku wykonywania operacji w kategorii „otwartej” w podkategorii A2 będzie wymagane uzyskanie certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego, który będzie wydawany przez Prezesa ULC. W projektowanym art. 156r ustawy – Prawo lotnicze określono przesłanki wydawania tego certyfikatu oraz sposób jego wydawania. Zobowiązano również wyznaczony podmiot do przekazywania Prezesowi ULC informacji o wydanych potwierdzeniach zdania egzaminu z wiedzy teoretycznej, które stanowią podstawę do wydania certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego.

W zakresie kategorii „szczególnej”, aby zachować jednolitość szkoleń oraz aby spełniały one odpowiednie standardy, pogram szkolenia będzie określany przez Prezesa ULC, co przewidziano w projektowanym art. 156s ustawy – Prawo lotnicze. Obecnie programy szkoleń dla personelu lotniczego są ogłaszane w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Taki sam mechanizm zostanie zastosowany wobec programów szkoleń z zakresu bezzałogowych systemów powietrznych. Prezes ULC będzie opracowywał programy szkoleń dla poszczególnych rodzajów operacji i będzie je publikował w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Zasadnym jest, aby sposób wydawania programów szkolenia był możliwie elastyczny, bowiem nowe możliwości zastosowania bezzałogowych systemów powietrznych są bardzo dynamiczne, a programy szkolenia muszą nadążać za zmianami technologicznymi. Prezes ULC będzie ogłaszał w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego także zakres egzaminu z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w UAS.OPEN.030 pkt 2 lit. c części A załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, do wykonywania operacji w podkategorii A2 kategorii „otwartej”.

W przypadku operacji wykonywanych w kategorii „szczególnej” będzie konieczne zdanie egzaminu teoretycznego oraz odbycie szkolenia praktycznego i poddanie się ocenie umiejętności praktycznych przez pilota bezzałogowego statku powietrznego. Tego rodzaju szkolenie praktyczne i ocena umiejętności będą mogły być prowadzone w zakresie praktyki przez uznane podmioty albo operatorów szkolących, natomiast egzamin z wiedzy teoretycznej będzie przeprowadzał wyznaczony podmiot. Osobą bezpośrednio przeprowadzającą szkolenie praktyczne i ocenę będzie członek personelu uznanego podmiotu albo operatora szkolącego, odpowiedzialny za zadania z zakresu odpowiednio szkolenia teoretycznego i egzaminu teoretycznego lub szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych. W projektowanym art. 156u ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze wskazano wymagania, jakie należy spełnić, by Prezes ULC mógł wydać omawianemu członkowi personelu poświadczenie. Intencją jest, aby ważnym ogniwem szkolenia był członek personelu uznanego podmiotu albo operatora szkolącego, który jest odpowiednio wykwalifikowany, doświadczony i sprawdzony. To na jego wiedzy i umiejętnościach w dużej mierze opierać będzie się właściwe przeprowadzenie szkolenia, zatem konieczne jest, aby spełniał on określone wymagania. Prezes ULC będzie wydawał, w drodze decyzji administracyjnej, poświadczenie o spełnieniu wymagań, o których mowa w pkt 4 lit. c i d dodatku 3 do załącznika do rozporządzenia wykonawczego albo wynikających ze scenariuszy standardowych (unijnych lub krajowych), czy zezwolenia na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego, jeżeli będzie ono dotyczyło także szkoleń do operacji objętych tym zezwoleniem.

Po zaliczeniu szkolenia i ocenie umiejętności u uznanego podmiotu albo operatora szkolącego pilot bezzałogowego statku powietrznego będzie uzyskiwał potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego. Natomiast po zdaniu egzaminu z wiedzy teoretycznej u wyznaczonego podmiotu, pilot bezzałogowego statku powietrznego będzie uzyskiwał potwierdzenie zdania egzaminu z wiedzy teoretycznej. Certyfikat wiedzy teoretycznej będzie wydawany pilotowi bezzałogowego statku powietrznego przez Prezesa ULC, na podstawie informacji o zdaniu przez danego pilota egzaminu z wiedzy teoretycznej przekazywanej przez wyznaczony podmiot, przy użyciu systemu teleinformatycznego.

Drugim dokumentem niezbędnym do wykonywania operacji w kategorii „szczególnej” będzie posiadanie przez pilota bezzałogowego statku powietrznego potwierdzenia ukończenia szkolenia praktycznego. W przypadku gdy szkolenie praktyczne będzie dotyczyło operacji dla scenariusza standardowego (STS) albo krajowego scenariusza standardowego (NSTS) wówczas będzie ono wydawane przez operatora szkolącego albo uznany podmiot. Natomiast w przypadku gdy szkolenie praktyczne będzie wymagane w warunkach wskazanych w zezwoleniu na operację, wówczas potwierdzenie takiego szkolenia będzie wydawane przez operatora szkolącego. Należy zwrócić uwagę, że szkolenie praktyczne i ocena umiejętności praktycznych może być prowadzone także zgodnie z wydanymi dla danego operatora warunkami określonymi w zezwoleniu, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego. Wówczas operator, który uzyskał takie zezwolenie wraz z możliwością szkolenia do niego, może po złożeniu odpowiednich dokumentów do Prezesa ULC uzyskać status operatora szkolącego. Dodatkowo, jeżeli z warunków wskazanych w zezwoleniu na operację będzie wynikać konieczność dodatkowego przeszkolenia pilotów bezzałogowych statków powietrznych mających wykonywać taką operację, wówczas znajdzie zastosowanie procedura opisana w art. 156t ust. 2 projektu. W tym przepisie jest mowa o szkoleniu, którego ukończenie jest warunkiem, aby operator systemu bezzałogowego mógł wykonywać operację określoną w przyznanym mu zezwoleniu na operację, w którym Prezes ULC wskaże jakie kompetencje musi posiadać pilot bezzałogowego statku powietrznego zaangażowany w daną operację przez operatora lub sam operator. jeżeli jest jednocześnie pilotem bezzałogowego statku powietrznego. W warunkach zezwolenia na operację Prezes ULC określa m.in. zakres takiego szkolenia oraz wskazuje kto ma go przeprowadzić – może to być Prezes ULC albo inny podmiot wskazany przez Prezesa ULC. Taki inny podmiot będzie wskazywany spośród podmiotów uznanych lub operatorów szkolących posiadających aktualne uprawnienia do wykonywania szkoleń praktycznych w zakresie operacji podobnych do tych, na które zostało wydane zezwolenie na operację. Rodzajów takich operacji może być nieskończenie wiele w różnych konfiguracjach sprzętowych czy operacyjnych. Dlatego też konieczna i właściwa jest tutaj elastyczność podejścia do zakresu takiego szkolenia.

W art. 156z opisano przypadki przedłużania ważności, a w 156za wznawiania certyfikatu wiedzy teoretycznej. Takie przedłużenie czy wznowienie będzie dokonywane przez Prezesa Urzędu, po sprawdzeniu wiedzy pilota bezzałogowego statku powietrznego, bowiem przedłużenie i wznowienie zgodnie z UAS.STS-01.020 pkt 3 i 4 lub UAS.STS-02.020 pkt 10 i 11 dodatku 1 załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE wymaga przeprowadzenia szkolenia przypominającego lub egzaminu jedynie z wiedzy teoretycznej. W przypadku przedłużenia wyznaczony podmiot będzie przeprowadzał szkolenie przypominające lub egzamin z wiedzy teoretycznej, natomiast w przypadku wznowienia będzie to wyłącznie egzamin z wiedzy teoretycznej. Wyjaśnienia wymaga, że użyte w przywołanych przepisach rozporządzenia unijnego sformułowanie „przedłużenie ważności” (UAS.STS-01.020 pkt 4 lub UAS.STS-02.020 pkt 11) należy rozumieć jako wznowienie, bowiem w dalszej części tych przepisów użyto sfomułowania „po jego wygaśnięciu”. Tak też zostało to ujęte w przepisach projektowanej ustawy.

Kwestia minimalnego wieku pilota bezzałogowego statku powietrznego została uregulowana w projektowanym art. 156zb ustawy – Prawo lotnicze w oparciu o art. 9 rozporządzenia wykonawczego. Opierając się na doczasowych doświadczeniach oraz w oparciu o analizę ryzyka proponuje się, aby osoba niepełnoletnia, która ukończyła 14 rok życia mogła starać się o uprawnienia do wykonywania operacji w kategorii „otwartej” i w kategorii „szczególnej”. Warunki, jakie musi spełnić osoba niepełnoletnia, nie różnią od tych przewidzianych dla osób pełnoletnich. W odniesieniu do osób niepełnoletnich określono jedynie sposób uzyskiwania uprawnień – są one zdobywane pod bezpośrednim nadzorem matki, ojca albo opiekuna prawnego – w przypadku kategorii „otwartej” lub za zgodą matki, ojca albo opiekuna prawnego – w przypadku kategorii „szczególnej”.

W projektowanym art. 156zc ustawy – Prawo lotnicze określono czynności, jakie może podjąć Prezes ULC w przypadku, gdy wobec pilota bezzałogowego statku powietrznego zajdą okoliczności mogące skutkować zawieszeniem albo cofnięciem posiadanego uprawnienia. Podobne rozwiązania są obecnie stosowane wobec personelu lotniczego posiadającego licencję czy świadectwo kwalifikacji (art. 100 ust. 4 i następne ustawy – Prawo lotnicze). Zasadnym jest, aby w przypadku toczącego się postępowania przez np. prokuraturę czy Policję wobec danego pilota bezzałogowego statku powietrznego Prezes ULC, na czas trwania tego postępowania, mógł zawiesić albo cofnąć dane uprawnienie – w zależności od tego, jaki rodzaj dokumentu, uprawniający do wykonywania operacji systemem bezzałogowego statku powietrznego posiada ta osoba.

W **rozdziale 6** projektowanego działu VIa ustawy – Prawo lotnicze opisane zostało zapobieganie użyciu bezzałogowych statków powietrznych. Zaproponowano, że przeprowadzanie kontroli osób użytkujących bezzałogowe systemy powietrzne polega na sprawdzeniu czy dana operacja jest wykonywania zgodnie z obowiązującymi przepisami przez upoważnionych pracowników ULC, funkcjonariuszy Policji, Straży Granicznej, Służby Ochrony Państwa, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Służby Celno-Skarbowej i Służby Więziennej, inspektorów Biura Nadzoru Wewnętrznego, żołnierzy zawodowych wyznaczonych na stanowiska służbowe w Służbie Kontrwywiadu Wojskowego albo w Służbie Wywiadu Wojskowego, żołnierzy Żandarmerii Wojskowej oraz Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, strażników Straży Marszałkowskiej lub Straży gminnej (miejskiej), strażników leśnych lub funkcjonariuszy Straży Parku – na terenach lasów lub parków narodowych, a także funkcjonariuszy Państwowej Straży Pożarnej – w przypadku gdy wykonywana operacja może stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa funkcjonariuszy Państwowej Straży Pożarnej prowadzących działania ratowniczo-gaśnicze lub wykonujących inne obowiązki służbowe. Dodatkowo w projekcie wskazuje się odpowiedzialność osoby pilotującej bezzałogowy system powietrzny za potencjalne skutki zniszczenia, przejęcia, unieruchomienia BSP co stanowi jednoznaczne uporządkowanie zakresu odpowiedzialności funkcjonariuszy ww. służb (dotychczas sprawy te nie były wprost uregulowane co ograniczało podejmowanie przez nich interwencji). Katalog uprawnionych osób obejmuje m.in. inspektorów Biura Nadzoru Wewnętrznego, ponieważ zgodnie z art. 11a ust. 3 pkt 7 ustawy z dnia 21 czerwca 1996 r. o szczególnych formach sprawowania nadzoru przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 2487, z późn. zm.) Biuro Nadzoru Wewnętrznego realizuje zadania w zakresie rozpoznawania, zapobiegania i wykrywania popełnianych przez funkcjonariuszy Policji, Straży Granicznej i Służby Ochrony Państwa oraz strażaków Państwowej Straży Pożarnej, a także pracowników zatrudnionych w tych służbach umyślnych, ściganych z oskarżenia publicznego przestępstw oraz przestępstw skarbowych. Zgodnie z art. 11m przywołanej ustawy zadania te mogą być realizowane w formie czynności operacyjno-rozpoznawczych, cechujących się niejawnym charakterem. Ponadto, w myśl art. z art. 11l ust. 1 ustawy z dnia 21 czerwca 1996 r. o szczególnych formach sprawowania nadzoru przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych inspektorom Biura Nadzoru Wewnętrznego przysługuje szereg uprawnień służących realizacji ustawowych zadań, w tym prawo żądania niezbędnej pomocy od instytucji państwowych, organów administracji rządowej i samorządu terytorialnego oraz przedsiębiorców prowadzących działalność w zakresie użyteczności publicznej. Przyznanie uprawnień dających możliwość sprawdzenia legalności operacji wykonywanej przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego, a także uniemożliwienia mu lotu – w przypadkach, o których mowa w proponowanym art. 156ze ust. 1 ustawy – wpłynie przede wszystkim na zwiększenie bezpieczeństwa i porządku publicznego, a nadto przyczyni się do podniesienia efektywności działań podejmowanych przez Biuro Nadzoru Wewnętrznego oraz zapewnienia bezpieczeństwa osób realizujących ustawowe zadania Biura.

Dalsze przepisy tego rozdziału są powtórzeniem regulacji ujętej obecnie w art. 126a ustawy – Prawo lotnicze. Przeniesienie tej regulacji do art. 156ze i następnych ustawy – Prawo lotnicze jest związane z wykonaniem założenia, aby przepisy dotyczące bezzałogowych statków powietrznych były ujęte w jednym dziale ustawy – Prawo lotnicze. Jednocześnie w art. 156ze opisano przypadki kiedy jest możliwe zniszczenie, unieruchomienie lub przejęcie kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym. Taki przepis jest konieczny ze względów bezpieczeństwa osób i miejsc, nad którymi mogą być wprowadzane stałe lub czasowe ograniczone możliwości operacji takimi urządzeniami, albo gdy lot takim statkiem powietrznym jest zakazany. Ma to m.in. znaczenie w przypadku zakładów karnych. W ostatnich latach zauważany jest wzmożone nielegalne używanie systemów bezzałogowych statków powietrznych do przenoszenia nielegalnych substancji i ich zrzucanie z bezzałogowego statku powietrznego na teren zakładu karnego. Omawiane przepisy w zakresie zniszczenia, unieruchomienia lub przejęcia kontroli będą miały więc zastosowanie także przez Straż Więzienną celem ochrony zarządzanego przez nią terenu. Użytkownicy dronów mają bowiem cyfrowe narzędzia aby przed każdym lotem sprawdzić, czy lot w wybranym przez nich miejscu jest możliwy i czy nie ma w momencie jego wykonywania ograniczeń czy zakazów lotów – ustanowionych stref geograficznych nad danym obszarem. Każdy bowiem lot BSP musi być zgłaszany przez dedykowaną i wskazaną przez PAŻP aplikację (system teleinformatyczny), dzięki której pilot bezzałogowego statku powietrznego ma pełną informacje o ograniczeniach lub ich braku w przestrzeni powietrznej, o wyznaczonych i aktywnych strefach geograficznych, w których zamierza wykonać operację.

**Zmiana brzmienia art. 209**

W związku z koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa wykonywania operacji bezzałogowym systemem statku powietrznego także dla osób trzecich wprowadzono wymóg zawarcia przez osobę użytkującą także niski wagowo bezzałogowy statek powietrzny umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku prowadzoną operacją. Powielając obowiązujące już rozwiązania (art. 209 ust.7), wskazano jednocześnie nową delegację, która ureguluje szczegółowy zakres ubezpieczenia, termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną w przypadku wprowadzanego nowego obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w z związku z wykonywaną operacją. BSP o wadze powyżej 20 kg są objęte obowiązkiem ubezpieczenia, który wynika z art. 209 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze.

W tym miejscu należy wskazać, że podstawą odpowiedzialności cywilnej w zakresie szkód powstałych przy użyciu BSP jest art. 206 ustawy – Prawo lotnicze, który stanowi, że odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych podlega przepisom prawa cywilnego o odpowiedzialności za szkody wyrządzone przy posługiwaniu się mechanicznymi środkami komunikacji poruszanymi za pomocą sił przyrody, tj. art. 436 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz. U. z 2022 r. poz. 1360, z późn. zm.). Chociaż BSP nie spełniają wszystkich ustawowych cech „mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody”, to należy mieć na uwadze, że BSP są statkami powietrznymi. Ze względu na objęcie przez art. 206 ustawy – Prawo lotnicze swoją właściwością całego katalogu statków powietrznych, przepis ten ma również zastosowanie do BSP.

**Dodanie w art. 209o ust. 3, dodanie art. 209un, zmiana art. 209w ust. 1, dodanie w art. 210 w ust. 1 pkt 16 i 17**

Za nieprzestrzeganie przepisów ustawy dotyczących systemów bezzałogowych statków powietrznych wprowadzono kary administracyjne oraz – w przypadku cięższych i groźniejszych naruszeń – kary grzywny, ograniczenia i pozbawienia wolności. Względem zaproponowanych kar kierowano się zasadą, że sankcje powinny być sprawiedliwe, adekwatne do wagi naruszenia, przy zachowaniu jednolitych standardów traktowania jednostek oraz celów, dla których zostały wprowadzone, tj. represji, prewencji (zarówno ogólnej, jak i szczególnej) oraz kompensacji.

**Dodanie załącznika nr 5c do ustawy**

Katalog naruszeń obowiązków oraz warunków określonych w rozporządzeniu delegowanym oraz rozporządzeniu wykonawczym dotyczących osób użytkujących systemy bezzałogowe został określony w nowym załączniku nr 5c do ustawy – zachowano tym samym przyjętą w tej ustawie praktykę, aby katalog naruszeń oraz wskazanie kar za każde z nich określać w załączniku do ustawy.

**Dodanie załącznika nr 7 do ustawy**

W związku z koniecznością uregulowania wysokości opłat za realizowane przez PAŻP czynności dotyczące stref geograficznych, projekt przewiduje dodanie do ustawy – Prawo lotnicze załącznika nr 7 określającego wysokość przedmiotowych opłat.

**2. Zmiany w ustawie z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2023 r. poz. 171, z późn. zm.), ustawie z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2022 r. poz. 1061, z późn. zm.), ustawie z dnia 21 czerwca 1996 r. o szczególnych formach sprawowania nadzoru przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych, ustawie z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. z 2021 r. poz. 1995),** ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1214, z późn. zm.) **ustawie z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu (Dz. U. z 2022 r. poz. 557, z późn. zm.), w ustawie z dnia 9 czerwca 2006 r. o Służbie Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służbie Wywiadu Wojskowego (Dz. U. z 2023 r. poz. 81),** **ustawie z dnia 9 czerwca 2006 r. o Centralnym Biurze Antykorupcyjnym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1900),** **ustawie z dnia 8 grudnia 2017 r. o Służbie Ochrony Państwa (Dz. U. z 2021 r. poz. 575, z późn. zm) oraz w ustawie z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej (Dz. U. z 2023 r. poz. 202).**

Wprowadzenie w projekcie zmiany ustawy – Prawo lotnicze przepisu umożliwiającego dokonywanie pewnych czynności przez służby oraz wojsko, takich jak zniszczenie, unieruchomienie bezzałogowego statku powietrznego lub przejęcie kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym wymaga odpowiednich zmian w przepisach ustaw regulujących zadania wykonywane przez te formacje.

Dodatkowo projekt obejmuje nowelizację następujących aktów prawnych: ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji, ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej, ustawy z dnia 21 czerwca 1996 r. o szczególnych formach sprawowania nadzoru przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych, ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych, ustawy z dnia 9 czerwca 2006 r. o Centralnym Biurze Antykorupcyjnym oraz ustawy z dnia 8 grudnia 2017 r. o Służbie Ochrony Państwa.

Powyższe zmiany wynikają z proponowanego rozszerzenia katalogu środków przymusu bezpośredniego o środki i urządzenia przeznaczone do zniszczenia lub unieruchomienia bezzałogowego statku powietrznego albo przejęcia kontroli nad jego lotem oraz przewidzianymi w projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (art. 156ze ust. 2) uprawnieniami m.in. dla funkcjonariuszy Policji, Straży Granicznej, Służby Ochrony Państwa, inspektorów Biura Nadzoru Wewnętrznego, żołnierzy Żandarmerii Wojskowej, pracowników służby ochrony lotniska, specjalistycznych uzbrojonych formacji ochronnych oraz oddziałów wart cywilnych, w zakresie zniszczenia, unieruchomienia lub przejęcia kontroli nad lotem bezzałogowego statku powietrznego. W obecnym stanie prawnym w celu zniszczenia lub unieruchomienia bezzałogowego statku powietrznego, w przypadkach określonych w ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze można wykorzystać tylko broń palną (art. 47 ustawy z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej).

W ustawie z dnia 9 czerwca 2006 r. o Służbie Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służbie Wywiadu Wojskowego zmiana w art. 30 ust. 1 polega na dodaniu odesłania do art. 11 pkt 5 i 15 dając tym samym podstawę prawną do wykorzystania bezzałogowego statku powietrznego jako środka przymusu bezpośredniego w przypadku konieczności podjęcia działania związanego z przeciwdziałaniem bezpośredniemu zamachowi na ochraniane przez uprawnionego obszary, obiekty lub urządzenia oraz w przypadkach wystąpienia konieczności unieruchomienia lub zniszczenia bezzałogowego statku powietrznego albo przejęcia kontroli nad jego lotem. Natomiast dodanie w tym przepisie odesłania do art. 12 pkt 21 spowoduje możliwość traktowania, a tym samym wykorzystania bezzałogowego statku powietrznego jako środka przymusu bezpośredniego. Analogicznie w przypadku zmian w art. 30a ust. 1 przedmiotowej ustawy.

Proponowane zmiany w art. 44 przyznają uprawnienie funkcjonariuszom Służby Kontrwywiadu Wojskowego i Służby Wywiadu Wojskowego w zakresie ochrony wykorzystywanych przez nich urządzeń oraz obszarów i obiektów, a także przebywających w nich osób do unieruchomienia lub zniszczenia bezzałogowego statku powietrznego albo przejęcia kontroli nad jego lotem. Uprawnienie to będzie mogło być realizowane również na terenie bezpośrednio sąsiadującym z chronionymi urządzeniami, obszarami lub obiektami, jeżeli jest to niezbędne do zapewnienia ich bezpieczeństwa lub bezpieczeństwa przebywających w nich osób. Uprawnienie takie posiadają już w swoich ustawach służby takie jak ABW, CBA, Policja czy Straż Graniczna.

Dodanie art. 44b to zmiana polegająca na uzupełnieniu ustawy o przepisy regulujące postępowanie funkcjonariuszy Służby Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służby Wywiadu Wojskowego w przypadku unieruchomienia lub zniszczenia bezzałogowego statku powietrznego na terenie Służby Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służby Wywiadu Wojskowego oraz przeprowadzenie odpowiedniego sprawdzenia co do samego bezzałogowego statku powietrznego, jak i okoliczności towarzyszącym temu zdarzeniu.

Proponowane zmiany w ustawie z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej mają na celu uregulowanie takich spraw jak określenie możliwości wykorzystania bezzałogowych statków powietrznych jako środka przymusu bezpośredniego, uznanie bezzałogowego statku powietrznego jako środka przymusu bezpośredniego oraz określenia przypadków wykorzystania bezzałogowych statków powietrznych. Mają one bezpośredni związek ze zmianami proponowanymi w ustawie z dnia 9 czerwca 2006 r. o Służbie Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służbie Wywiadu Wojskowego.

Propozycja powyższych zmian jest nierozerwalnie związana z głównym nurtem zmienianych przepisów ustawy – Prawo lotnicze w zakresie funkcjonowania spraw związanych z bezzałogowymi statkami powietrznymi. Natomiast wskazana łączność przedmiotowa powoduje to, iż procedowanie przedstawionych zmian do ustawy z dnia 9 czerwca 2006 r. o Służbie Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służbie Wywiadu Wojskowego oraz ustawy z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej powinno nastąpić w omawianym projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw.

Ponadto, proponowane zmiany pozwolą w sposób realny i efektywny zapewnić bezpieczeństwo urządzeniom oraz obszarom i obiektom Służby Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służby Wywiadu Wojskowego, a także przebywającym w nich osobom przed ewentualnym zagrożeniem ze strony niewłaściwego czy bezprawnego użycia bezzałogowego statku powietrznego.

Zawarty w art. 12 ust. 1 ustawy z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej katalog środków przymusu bezpośredniego należało rozszerzyć o środki i urządzenia przeznaczone do unieruchamiania albo przejmowania kontroli nad lotem bezzałogowych statków powietrznych (jako nowy pkt 21). Wprowadzenie wskazanego nowego środka przymusu bezpośredniego do katalogu środków wymusiło konieczność (tak jak to ma miejsce w ustawie w odniesieniu do innych środków z katalogu) określenia przypadków, gdy takie środki mogą być wykorzystane − stąd propozycja dodatkowych zmian dotyczących   
art. 4 pkt 9, art. 18 ust. 1 i 2 oraz art. 23 ust. 1 i 3 tej ustawy oraz zaproponowano nowe brzmienie projektowanego art. 33a. Wprowadzone zmiany zapewnią spójności regulacji w tym obszarze w związku z nowymi przepisami dotyczących bezzałogowych statków powietrznych.

Ponadto wobec projektowanych zmian ustawy z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej istnieje potrzeba rozszerzenia uprawnień specjalistycznych uzbrojonych formacji ochronnych do użycia lub wykorzystania środków przymusu bezpośredniego w postaci siatki obezwładniającej oraz pocisków niepenetracyjnych wyłącznie w celu zniszczenia, unieruchomienia lub przejęcia kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym. Propozycje odpowiednich zmian w tym zakresie przedstawiono do ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia.

**3. Zmiany w ustawie o PAŻP**

W **art. 10** projektu wskazano zmiany ustawy o PAŻP.

Zgodnie z projektowanym art. 3a ust. 1 ustawy o PAŻP, PAŻP będzie jednym z dwóch organów państwa członkowskiego w rozumieniu przepisu art. 17 rozporządzenia wykonawczego, odpowiedzialnym za realizację zadań określonych w art. 18 lit. f i l. Jednocześnie, w tym przepisie wskazano, że na zasadach określonych w porozumieniu, o którym mowa w art. 21 ust. 2g ustawy – Prawo lotnicze, PAŻP może współdziałać przy wykonywaniu zadań organu właściwego zastrzeżonych do kompetencji Prezesa ULC. Dla realizacji tego zadania jest budowany system teleinformatyczny BSP. System ten będzie zapewniał usługi wymienione w art. 3b ust. 3 ustawy o PAŻP. Katalog wymienionych tam usług nie jest zamknięty, ponieważ ewolucja technologii bezzałogowych statków powietrznych oraz możliwości techniczne   
i informatyczne są na takim poziomie rozwoju, że istotnym jest takie osadzenie tego systemu teleinformatycznego w przepisach prawa, by same przepisy nie blokowały rozwoju samego systemu oraz technologii bezzałogowych. Zamknięcie katalogu usług nie pozwoli   
na rozszerzenie w przyszłości funkcjonalności tego systemu oraz na ewentualne świadczenie innych usług sprzyjających bezpieczeństwu użytkowników systemów bezzałogowych statków powietrznych, które mogą być świadczone poprzez ten system teleinformatyczny.

W projektowanym art. 3a ust. 2 ustawy o PAŻP wskazano, że PAŻP jest podmiotem odpowiedzialnym za wyznaczanie stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz określanie warunków operacyjnych wykonywania operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych w tych strefach, przedłużanie okresu obowiązywania tych stref oraz ponowne ich wyznaczanie.

W projektowanym art. 3a ust. 3 ustawy o PAŻP określono, że wykonywanie przez PAŻP nakładanych projektowanymi przepisami zadań stanowi realizację zadań publicznych i nie ma charakteru działalności gospodarczej.

W kolejnych przepisach projektowanego art. 3a ustawy o PAŻP przesądzono, że PAŻP pobiera opłaty za czynności dotyczące stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych, zgodnie z ustawą – Prawo lotnicze oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 156k tej ustawy, a także że te opłaty mają charakter publicznoprawny i stanowią przychód PAŻP.

W projektowanym art. 3b ustawy o PAŻP, PAŻP została zobowiązana do zapewniania utrzymania, prowadzenia i rozwoju systemów teleinformatycznych na potrzeby realizacji zadań Prezesa ULC oraz PAŻP, o których mowa w art. 18 rozporządzenia wykonawczego.

Zmiany w art. 4 ust. 5 oraz w art. 9 w ust. 2 ustawy o PAŻP mają charakter wynikowy. W art. 4 ust. 5 ustawy o PAŻP zostały uwzględnione przepisy określające nowy zakres działalności PAŻP, natomiast w art. 9 w ust. 2 ustawy o PAŻP do źródeł przychodów PAŻP dopisane zostały przychody z opłat, które będą pobierane przez PAŻP za realizowane przez nią czynności dotyczące stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych, a także przychody z umów stanowiących podstawę udostępniania informacji na temat stref geograficznych w zakresie niewynikającym z przepisów rozporządzenia wykonawczego. Zmiana polegająca na dodaniu art. 4a wynika z konieczności implementacji art. 5 ust. 6 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2021/664 z dnia 22 kwietnia 2021 r. w sprawie ram regulacyjnych dotyczących U-space (Dz. Urz. UE L 139 z 23.04.2021, str. 161), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2021/664/UE”, które wchodzi w życie z dniem 26 stycznia 2023 r. Zgodnie z tym przepisem państwa członkowskie mogą wyznaczyć wyłączną instytucję świadczącą centralne usługi informacyjne. Wolą projektodawcy jest, aby te usługi w Rzeczypospolitej Polskiej świadczyła PAŻP. Pozostałe przepisy rozporządzenia rozporządzeniem nr 2021/664 zostaną implementowane do prawa krajowego w odrębnej nowelizacji ustawy – Prawo lotnicze oraz ustawy o PAŻP.

Tytułem wyjaśnienia należy wskazać, że centralne usługi informacyjne to usługi polegające na rozpowszechnianiu statycznych i dynamicznych danych w celu umożliwienia świadczenia usług U-space na potrzeby zarządzania ruchem bezzałogowych statków powietrznych. Z kolei zaś usługi U-space, o których mowa powyżej to – zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 2021/664/UE – usługi oparte na usługach cyfrowych i automatyzacji funkcji, przeznaczone do wspierania bezpiecznego, pewnego i skutecznego dostępu dużej liczby systemów bezzałogowych statków powietrznych do przestrzeni powietrznej U-space. Sama natomiast koncepcja stref geograficznych U-space polega na automatyzacji operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych, które będą wyznaczane przez PAŻP w określonych częściach polskiej przestrzeni powietrznej. O ile jednak w strefach tych usługi U-space będą mogły być świadczone przez nieograniczoną liczbę podmiotów, o tyle centralne usługi informacyjne, których rezultatem będzie wymiana danych i koordynacja działań podejmowanych przez różnych dostawców usług U-space, zawsze będą zapewniane przez PAŻP. Wyznaczenie podmiotu zapewniającego centralne usługi informacyjne na zasadzie wyłączności jest zgodne z ww. przepisami prawa UE.

**4. Zmiana ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku**

W **art. 12** projektu przewidziano zmiany ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku. Celem proponowanych zmian jest objęcie systemów bezzałogowych statków powietrznych zakresem przedmiotowym tej ustawy, a także wskazanie Prezesa ULC jako organu właściwego do kontroli spełniania przez wyroby wymagań, kontroli w zakresie stwarzania przez wyroby zagrożenia lub kontroli w zakresie niezgodności formalnych, a także prowadzenia postępowań, o których mowa w art. 76 ust. 1 i 1a oraz art. 85 ust. 1 tej ustawy – w odniesieniu do systemów bezzałogowych statków powietrznych.

**4. Zmiana ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz. U. z 2021 r. poz. 2095, z późn. zm.)**

W **art. 14** projektu przewidziano zmiany ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych. Celem wprowadzanych zmian jest konieczność eliminacji z przywołanej ustawy przepisów dotyczących kwestii, które w wyniku przyjęcia projektowanej ustawy zostaną kompleksowo uregulowane w ustawie – Prawo lotnicze i ustawie o PAŻP.

**6. Przepisy przejściowe i dostosowujące oraz przepis końcowy**

W **art. 15** projektu wskazano, że w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie ustawy Prezes ULC zawiera z PAŻP porozumienie, o którym mowa w projektowanym art. 21 pkt 2g ustawy – Prawo lotnicze, tj. porozumienie określające m.in. sposób koordynacji przy wykonywaniu przez strony porozumienia określonych w art. 18 rozporządzenia wykonawczego.

**Art. 16** projektu zawiera rozstrzygnięcia w zakresie prowadzenia wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy spraw dotyczących kontroli podmiotów prowadzących działalność w zakresie lotnictwa cywilnego z użyciem bezzałogowych statków powietrznych, użytkowników bezzałogowych statków powietrznych, przedsiębiorców wykonujących działalność szkoleniową i zezwoleń na wykonywanie lotów międzynarodowych bezzałogowymi statkami powietrznymi. Zgodnie z projektem w tym zakresie będą stosowane przepisy dotychczasowe.

Natomiast w **art. 17** projektu przesądzono, że pozwolenie na wykonywanie lotów, wydane przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy na podstawie art. 53a ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze dla bezzałogowego statku powietrznego kategorii specjalnej, zachowuje ważność przez okres, na jaki zostało wydane.

Zgodnie z **art. 18** projektu wszczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy postępowania w sprawie o wydanie pozwolenia na wykonywanie lotów, o którym mowa w art. 53c ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze, dla bezzałogowego statku powietrznego zostaną umorzone.

W **art. 19** projektu zdecydowano o wykreśleniu przez Prezesa ULC z urzędu, w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy, z rejestru cywilnych statków powietrznych bezzałogowych statków powietrznych, których projektowanie, produkcja i konserwacja nie podlega certyfikacji, o której mowa w art. 40 rozporządzenia delegowanego.

W **art. 20** projektu wprowadzono uregulowania, które pozwoli na usankcjonowanie w polskim porządku prawnym decyzji administracyjnych w przedmiocie konwersji, o której mowa w art. 21 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, które do dnia 31 stycznia 2021 r. będą wydawane przez Prezesa Urzędu na podstawie przepisów tego rozporządzenia unijnego oraz przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego.

W **art. 21** projektu przesądzono, że w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy Prezes ULC z urzędu skreśli z rejestru podmiotów szkolących, o którym mowa w art. 95a ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze, podmioty szkolące wyłącznie w zakresie bezzałogowych statków powietrznych, a w przypadku gdy podmiot wpisany do rejestru podmiotów szkolących prowadzi szkolenia również w zakresie innym niż w zakresie bezzałogowych statków powietrznych – dokona adnotacji w rejestrze podmiotów szkolących, o wykreśleniu uprawnienia dotyczącego szkolenia w zakresie bezzałogowych statków powietrznych.

Przepisy projektowanej ustawy spowodują również konieczność zmiany rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 czerwca 2013 r. w sprawie świadectw kwalifikacji (Dz. U. z 2023 r. poz. 167) oraz 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 **art. 22** wskazano czynności jakie z urzędu musi wykonać Prezes ULC jako organ, który prowadzi ewidencję statków powietrznych, o której mowa w przepisach rozporządzenia wydanego na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze. Ponieważ katalog statków powietrznych objętych tą regulacja nie obejmuje już bezzałogowych statków powietrznych, konsekwencją jest konieczność wykreślenia ich z tej ewidencji.

W **art. 23** określono termin, w którym Polska Agencja Żeglugi Powietrznej wyznaczy strefy geograficzne, o których mowa w art. art. 156h ust. 1 pkt 1 w odniesieniu do struktur przestrzeni powietrznej opublikowanych w dniu wejścia w życie ustawy na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1. Termin ten określono na 18 miesięcy przez wzgląd na dużą liczbę takich struktur wyznaczonych obecnie w polskiej przestrzeni powietrznej i konieczność przeprowadzenia konsultacji z podmiotami zarządzającymi obecnie tymi strukturami.

W **art. 24** w ust. 1 projektu przepis przejściowy określa, że do czasu utworzenia przez PAŻP w systemie teleinformatycznym BSP funkcjonalności umożliwiającej prowadzenie w tym systemie rejestru operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, rejestr ten będzie prowadzony przez Prezesa ULC w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego, przy pomocy systemu teleinformatycznego. Jednocześnie w art. 13 ust. 2 projektu przesądzono, że prowadzony aktualnie w tym zakresie przez Prezesa ULC rejestr operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych z dniem wejścia w życie projektowanej ustawy uznaje się za rejestr operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych prowadzonym przez Prezesa ULC, o którym mowa zmienionym niniejszą nowelizacja brzmieniu art. 21 ust. 2 pkt 8 ustawy – Prawo lotnicze. Obecnie prowadzony w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego w systemie teleinformatycznym rejestr operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych będzie wykorzystywany do czasu zbudowania i osiągnięcia pełnej funkcjonalności systemu teleinformatycznego BSP w PAŻP (opisanego w art. 3b ust. 1 pkt 2 ustawy o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej), obsługującego m.in. rejestr operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych.

W **art. 25** projektu przewidziano, że PAŻP będzie przysługiwała dotacja celowa z budżetu państwa na pokrycie kosztów utrzymania trwałości projektu „Usługi cyfrowe dla bezzałogowych statków powietrznych”, realizowanego przez PAŻP, Ministerstwo Infrastruktury i ULC przy wsparciu środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Polska Cyfrowa 2014-2020, przez okres 5 lat od dnia zakończenia realizacji projektu.

Propozycja ta wiąże się z koniecznością zapewnienia finansowania dla utrzymania trwałości projektu „Usługi cyfrowe dla bezzałogowych statków powietrznych” współfinansowanego ze środków UE w ramach Programu Operacyjnego Polska Cyfrowa na lata 2014-2020, tj. zapewnienia PAŻP środków finansowych na pokrycie kosztów utrzymania wytworzonego przez PAŻP systemu teleinformatycznego, z którego korzystać będzie Prezes ULC i PAŻP w celu realizacji zadań określonych w art. 18 rozporządzenia wykonawczego.

W **art. 26** projektu przewidziano, że opłaty związane z wyznaczaniem, przedłużaniem okresu obowiązywania i ponownym wyznaczaniem stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych, które zostaną ustalone w ustawie – Prawo lotnicze po wejściu w życie projektu, zostaną zwaloryzowane po raz pierwszy w 2024 r. Mając na uwadze przewidziany w projekcie termin wejścia w życie projektowanej regulacji, dokonywanie waloryzacji ww. opłat w pierwszym roku obowiązywania nowej regulacji należy uznać za niezasadne.

W **art. 27** projektu określono maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy. Na kwoty wskazane w tym artykule składają się koszty wykonywania przez Prezesa ULC zadań państwa członkowskiego wynikających z przepisów rozporządzenia wykonawczego oraz środki dla ministra właściwego do spraw transportu z przeznaczeniem na dotację dla PAŻP na pokrycie kosztów utrzymania trwałości projektu „Usługi cyfrowe dla bezzałogowych statków powietrznych”.

Środki przeznaczone dla PAŻP w latach 2024-2028 odpowiadają zakładanym kosztom utrzymania trwałości projektu pn. „Usługi cyfrowe dla bezzałogowych statków powietrznych”, którego efektem jest system teleinformatyczny, przy pomocy którego zarówno PAŻP, jak i Prezes ULC, realizować będą swoje zadania. Założeniem projektodawcy jest finansowanie tychże kosztów utrzymania efektów projektu z dotacji celowej z budżetu państwa przyznawanej na rzecz PAŻP. Podkreślenia wymaga, że koszty, na których pokrycie PAŻP będzie uzyskiwać dotację nie są tożsame z kosztami, które PAŻP będzie ponosiła w związku z wyznaczaniem stref geograficznych.

W **art. 28** projektu ustawy proponuje się, aby ustawa weszła w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem przepisów art. 1 pkt 3 lit. c i art. 15, które wejdą w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia oraz przepisów art. 1 pkt 18 lit. a i pkt 19, które wejdą w życie po upływie 9 miesięcy od dnia ogłoszenia. Przepisy ujęte w art. 1 pkt 3 lit. c i art. 14 projektu dotyczą zawarcia przez Prezesa ULC oraz PAŻP porozumienia będącego mechanizmem koordynacji miedzy podmiotami, którym powierzono realizację postanowień rozporządzenia wykonawczego. Zawarcie takiego porozumienia powinno nastąpić jak najszybciej, aby każdy z podmiotów mógł w możliwie jak najszybszym czasie realizować swoje nowe ustawowe zadania. Odroczenie terminu wejścia w życie przepisu nakładającego na operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z wykonywaną operacją oraz przepisu wprowadzającego karę pieniężną za niewywiązanie się z tego obowiązku wynika z konieczności zapewnienia podmiotom świadczącym usługi ubezpieczeniowe wdrożenie rozwiązań umożliwiających operatorom systemów bezzałogowych statków powietrznych na wywiązanie się z nakładanego na nich obowiązku.

W pierwotnej wersji projektu ustawy był przewidziany przepis opisujący sposób konwersji uprawnień dla operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych. Jednak w art. 21 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2019/947 wskazano, że do dnia 1 stycznia 2022 r. państwa członkowskie dokonują konwersji istniejących certyfikatów kompetencji pilota BSP. Ponieważ powyższy termin upłynął przepis przewidujący sposób konwersji został wykreślony z projektu.

Nie ma konieczności odroczenia stosowania przepisów dotyczących krajowych scenariuszy standardowych, ponieważ krajowe scenariusze standardowe zostały wydane przez Prezesa ULC w formie wytycznych w grudniu 2020 r. (9 scenariuszy). Nie zachodzi więc obawa, że nie będą one w obrocie prawnym z chwilą wejścia w życie przepisów projektowanej ustawy.

**III. INFORMACJE ZWIĄZANE Z PROCEDOWANIEM PROJEKTU**

Regulacje zawarte w projektowanej ustawie nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), zatem nie podlega ona notyfikacji.

Projekt nie wymaga przedłożenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia, o których mowa w § 27 ust. 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348).

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Nie ma możliwości osiągnięcia celów projektu za pomocą innych środków niż zmiana przedmiotowych ustaw.

Projekt został rozpatrzony przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego na posiedzeniu w dniu 29 listopada 2022 r. Komisja wydała pozytywną opinię do projektu, z zastrzeżeniem postulatu:

1. wprowadzenia przepisów zwalniających jednostki samorządu terytorialnego od obowiązku ponoszenia opłat za czynności związane z przeprowadzeniem wstępnej oceny wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej, wyznaczeniem strefy geograficznej, przedłużeniem okresu obowiązywania strefy geograficznej i ponownym wyznaczeniem strefy geograficznej;
2. rozszerzenia katalogu podmiotów, na wniosek których Prezes ULC udostępnia nieodpłatnie dane zawarte w rejestrze operatorów systemów BSP o:
3. wójta (burmistrza, prezydenta miasta),
4. starostę,
5. marszałka województwa.

Uwagi nie zostały uwzględnione z niżej wskazanych powodów.

Ad. 1. Zwolnienie jakichkolwiek podmiotów z konieczności wnoszenia opłat na rzecz PAŻP związanych z wyznaczaniem, przedłużaniem obwiązywania czy wznawianiem obowiązywania stref geograficznych nie znajduje uzasadnienia, a ponadto spowodowałoby konieczność wprowadzenia innego rozwiązania zapewniającego PAŻP środki finansowe na pokrycie kosztów PAŻP ponoszonych w tym zakresie.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa UE, zadań wynikających z przepisów rozporządzeniu wykonawczym PAŻP nie może finansować z opłat nawigacyjnych pobieranych od użytkowników przestrzeni powietrznej w związku z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej. Jednocześnie brak jest możliwości zapewnienia PAŻP środków finansowych na realizację zadań związanych ze strefami geograficznymi z innych źródeł.

Z uwagi na powyższe za optymalne uznano rozwiązanie, zgodnie z którym koszty PAŻP w tym zakresie pokrywane są każdorazowo przez podmiot wnioskujący o wyznaczenie, przedłużenie obowiązywania czy wznowienie obowiązywania strefy geograficznej, niezależnie od tego czy jest on jednostką sektora finansów publicznych, czy też nie. Rozwiązanie to zapewni również korzystanie przez podmioty uprawnione z przyznanego im prawa w sposób rozważny i ograniczony do niezbędnego minimum, eliminując ryzyko nadmiernego ograniczania dostępności przestrzeni powietrznej.

Dlatego każdy z podmiotów uprawnionych do wnioskowania o wyznaczenie stref geograficznych, także jednostki samorządu terytorialnego, powinien samodzielnie ponosić opłaty z tego tytułu i zabezpieczyć odpowiednie środki na ten cel w ramach budżetu znajdującego się w jego dyspozycji.

Należy także podkreślić, że projektowana regulacja przewiduje możliwość wystąpienia przez jednostki samorządu terytorialnego, z wnioskiem o wyznaczenie strefy geograficznej – jest to uprawnienie, z którego JST może, ale nie musi korzystać.

Ad. 2. Projektowana regulacja przewiduje, że bezpłatny dostęp do danych zawartych w rejestrze operatorów będą mialy przede wszystkim organy, które mają ustawowy obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa publicznego, w celu realizacji zadań ustawowych.

Organy te mają np. kompetencje do nakładania mandatów karnych, a ich zadania ustawowe skupiają się na roli jaką pełnią, tj. utrzymanie porządku publicznego i zapewnienia bezpieczeństwa publicznego.

Wobec powyższego nie znajduje uzasadnienia dodanie do tego katalogu wójta, starosty czy marszałka województwa.

Ponadto propozycja budzi wątpliwości w zakresie zgodności z przepisami prawa UE dotyczącymi ochrony danych osobowych, zgodnie z którymi dane osobowe muszą być przetwarzane w konkretnych, wyraźnych i prawnie uzasadnionych celach, a uzasadnienie propozycji takiego celu nie wskazało.