

UZASADNIENIE

I. Wyjaśnienie potrzeby i celu zmiany aktu

Projektowana zmiana ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2025 r. poz. 1431, 1668 oraz z 2026 r. poz. 176), zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”, stanowi odpowiedź na potrzeby ujawnione w praktyce stosowania przepisów dotyczących bezzałogowych statków powietrznych, zwanych dalej „BSP”, a także na konieczność dalszego uporządkowania relacji pomiędzy prawem Unii Europejskiej a przepisami krajowymi w obszarze wykonywania operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych, zwanych dalej „SBSP”.

Zasadniczym celem projektu ustawy jest:

- doprecyzowanie podstaw wykonywania operacji z użyciem SBSP, w tym wyraźne rozdzielenie operacji wykonywanych na zasadach wynikających z rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji systemów bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2019/947/UE”, od operacji realizowanych w interesie publicznym na podstawie przepisów krajowych;
- stworzenie jaśniejszej i bardziej przewidywalnej podstawy ustawowej dla wykonywania operacji z użyciem SBSP przez organy władzy publicznej oraz inne podmioty wykonujące zadania lub usługi w interesie publicznym pod kontrolą i w zakresie odpowiedzialności państwa;
- dostosowanie przepisów ustawy – Prawo lotnicze do aktualnego modelu unijnego przez usunięcie przepisów odwołujących się do krajowych scenariuszy standardowych, które utraciły znaczenie systemowe;
- uporządkowanie zasad wyznaczania stref geograficznych i określania warunków wykonywania operacji w strefach geograficznych, w tym związanie obowiązku dokonywania zgłoszenia operacji przez operatora SBSP albo pilota BSP wyłącznie z warunkami danej strefy geograficznej;
- doprecyzowanie odpowiedzialności cywilnej i regresowej w przypadku działań związanych z unieszkodliwianiem BSP grożących bezpieczeństwu;
- dostosowanie obowiązkowego ubezpieczenia OC operatorów SBSP do poziomu ryzyka operacji;
- uporządkowanie sankcji administracyjnych;
- wprowadzenie uproszczonego instrumentu proceduralnego w postaci wydawania decyzji administracyjnej w sprawach oczywistych, przy jednoczesnym zagwarantowaniu stronie prawa do wniesienia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy i rozpoznania sprawy na zasadach ogólnych.

Projektowane zmiany w ustawie – Prawo lotnicze mają w przeważającej mierze charakter doprecyzowujący i porządkujący w zakresie krajowej organizacji, nadzoru, odpowiedzialności i egzekwowania, przy zachowaniu pierwszeństwa stosowania przepisów:

- 1) rozporządzenia 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.), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2018/1139/UE”;
- 2) rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 3) rozporządzenia delegowanego 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, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2019/945/UE.

Projekt ustawy ma również na celu poprawę przejrzystości ustawy – Prawo lotnicze w zakresie BSP. Zmiany zostały zaprojektowane w taki sposób, aby instrumenty nadzorcze i sankcyjne były lepiej dostosowane do charakteru naruszeń, a zarazem aby system prawny sprzyjał rozwojowi sektora BSP, który ma rosnące znaczenie dla bezpieczeństwa, usług publicznych i gospodarki.

II. Przedstawienie rzeczywistego stanu w dziedzinie, która ma zostać uregulowana

Zasady wykonywania operacji z użyciem BSP w Unii Europejskiej zostały ujednolicone przede wszystkim w rozporządzeniu nr 2019/947/UE oraz rozporządzeniu nr 2019/945/UE. Krajowy ustawodawca zachowuje jednak kompetencję do uregulowania szeregu zagadnień uzupełniających, w szczególności w zakresie organizacji nadzoru, stref geograficznych, instrumentów egzekwowania, odpowiedzialności administracyjnej i cywilnej oraz krajowych zasad wykonywania określonych operacji pozostających poza zakresem unifikacji unijnej albo wymagających dookreślenia na poziomie przepisów krajowych.

Praktyczne stosowanie obowiązujących przepisów ustawy – Prawo lotnicze w zakresie BSP umożliwiło zidentyfikowanie kilku grup problemów.

Po pierwsze, dotychczasowe brzmienie ustawy – Prawo lotnicze nie rozdzielało w sposób dostatecznie jasny i precyzyjny ogólnej zasady wykonywania operacji z użyciem SBSP zgodnie z prawem Unii Europejskiej od szczególnych rozwiązań odnoszących się do operacji wykonywanych w interesie publicznym. W konsekwencji pojawiały się wątpliwości pod względem tego, które podmioty mogły korzystać z rozwiązań krajowych, na jakiej podstawie oraz

w jakim zakresie dopuszczalne było wykonywanie takich operacji przez podmioty działające na rzecz państwa lub organów publicznych.

Po drugie, w ustawie – Prawo lotnicze pozostawały liczne odesłania do krajowych scenariuszy standardowych. Rozwiązania te utraciły znaczenie w związku z wygaśnięciem możliwości ich stosowania z dniem 1 stycznia 2026 r., zgodnie z art. 23 ust. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE, i nie odpowiadają już obecnej konstrukcji systemu prawa Unii Europejskiej w tym zakresie. Pozostawienie takich odniesień w przepisach materialnych, proceduralnych oraz przepisach dotyczących opłat wpływa negatywnie na określoność i przejrzystość regulacji oraz może prowadzić do błędnych wniosków co do obowiązujących podstaw prawnych wykonywania operacji z użyciem SBSP.

Po trzecie, model obowiązku zgłoszenia operacji wymagał uporządkowania. Powszechne lub nadmiernie szerokie ujmowanie obowiązku zgłoszenia operacji nie odpowiada logice art. 15 rozporządzenia nr 2019/947/UE, zgodnie z którą dodatkowe wymagania zależne od miejsca wykonywania operacji powinny być związane ze strefami geograficznymi. Potrzebne było więc wyraźniejsze ustawowe powiązanie obowiązku zgłoszenia z warunkami określonymi dla strefy geograficznej oraz doprecyzowanie mechanizmu nadzoru nad treścią tych warunków.

Po czwarte, system sankcyjny wymagał uporządkowania i zróżnicowania. Dotyczy to zarówno wysokości kar, jak i podstaw ich nakładania, tak aby zachować odpowiednią proporcję pomiędzy ciężarem naruszenia a dolegliwością sankcji. Równocześnie potrzebny okazał się prostszy tryb rozstrzygania spraw, w których stan faktyczny wynika z dokumentu urzędowego oraz danych rejestrowych i nie budzi wątpliwości.

Po piąte, praktyka działań podejmowanych wobec BSP stanowiących zagrożenie, w szczególności w pobliżu infrastruktury krytycznej, pokazała potrzebę doprecyzowania odpowiedzialności za szkody powstałe wskutek zgodnych z prawem działań mających na celu unieszkodliwienie BSP oraz zasad regresu wobec operatora SBSP albo pilota BSP odpowiedzialnego za naruszenie prawa.

III. Wskazanie różnic między dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym (przewidywane skutki prawne wejścia aktu w życie)

Art. 1

Projektowana w **art. 1 pkt 1** zmiana w art. 1 ust. 4 polega na doprecyzowaniu zakresu stosowania przepisów ustawy – Prawo lotnicze przez lotnictwo państwowe. Projekt ustawy koryguje odesłania zawarte w art. 1 ust. 4 ustawy – Prawo lotnicze, tak aby w odniesieniu do lotnictwa państwowego, lotnictwa służb porządku publicznego oraz bezzałogowych statków powietrznych służb specjalnych wyraźnie wskazać, że zastosowanie znajdują przepisy art. 156a ust. 3a–14 oraz dalsze przepisy działu VIa ustawy – Prawo lotnicze.

Zmiana ma charakter porządkujący i systemowy. Jest ona konsekwencją nowej konstrukcji art. 156a, w którym w ust. 1 określa się generalną zasadę wykonywania operacji BSP zgodnie z

prawem Unii Europejskiej, natomiast dalsze ustępy regulują rozwiązania krajowe odnoszące się do operacji wykonywanych w interesie publicznym. Dzięki tej zmianie zakres stosowania ustawy – Prawo lotnicze do lotnictwa państwowego zostaje dostosowany do nowej struktury przepisu i staje się bardziej precyzyjny.

Projektowane w **art. 1 pkt 2, pkt 4, pkt 8 lit. c, pkt 10–17 oraz pkt 26 lit. a tiret pierwsze podwójne tiret pierwsze i tiret drugie oraz lit. b tiret pierwsze** zmiany polegają na usunięciu odniesień do krajowych scenariuszach standardowych i dostosowanie w tym zakresie przepisów dotyczących opłat lotniczych (będą to zmiany art. 26a, art. 156d ust. 2–8, ust. 10 i 11 oraz ust. 13, art. 156h ust. 4 pkt 4, art. 156m ust. 1 pkt 5, art. 156n ust. 1 pkt 2, art. 156o ust. 1 pkt 1, art. 156w ust. 1 pkt 1, art. 156x ust. 1 i 2, art. 156y ust. 1, art. 156z ust. 1, art. 156za ust. 1 oraz załączniku nr 6).

Należy wskazać, że zgodnie z przepisem art. 23 ust. 4 zdanie pierwsze rozporządzenia nr 2019/947/UE operatorom SBSP umożliwiono wykonywanie operacji na podstawie krajowych scenariuszy standardowych po złożeniu do Prezesa Urzędu odpowiedniego oświadczenia zawierającego informacje, o których mowa w UAS.SPEC.020 pkt 2 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, i otrzymaniu potwierdzenia odbioru i kompletności oświadczenia. Z uwagi jednak, iż wspomniane oświadczenia utraciły ważność z dniem 1 stycznia 2026 r., o czym stanowi zdanie drugie przytoczonego przepisu, oznacza to, że krajowe scenariusze standardowe mogły być stosowane do końca 2025 roku. Uwzględniając zatem obowiązujące przepisy UE należy stwierdzić, iż pozostawienie przepisów w powyższym zakresie w ustawie – Prawo lotnicze stało się bezprzedmiotowe.

Projektowana w **art. 1 pkt 3** zmiana w art. 156a ust. 1 wskazuje wprost, że operacje z użyciem SBSP wykonuje się w kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE, kategorii „szczególnej” o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, albo kategorii „certyfikowanej”, o której mowa w art. 6 rozporządzenia nr 2019/947/UE, zgodnie z rozporządzeniem nr 2018/1139/UE, rozporządzeniem nr 2019/947/UE oraz przepisami ustawy, z zastrzeżeniem ust. 3a. Ustęp ten pełni funkcję podstawowej normy porządkującej. Wyraźnie przesądza, że punktem wyjścia dla wykonywania operacji z użyciem SBSP jest model unijny, a rozwiązania krajowe mają charakter szczególny i wyjątkowy.

W art. 156a ust. 3a projekt ustawy tworzy odrębną podstawę ustawową dla operacji z użyciem SBSP wykonywanych w ramach działań lub usług realizowanych w interesie publicznym. Przepis nie ogranicza się do ogólnego odwołania do bezpieczeństwa publicznego, lecz enumeratywnie wskazuje obszary, w których takie operacje mogą być wykonywane na zasadach krajowych. Obejmują one między innymi bezpieczeństwo państwa, obronność, ochronę granicy państwowej, porządek publiczny, ochronę życia i zdrowia, ochronę ludności, ochronę przeciwpożarową, poszukiwanie i ratownictwo, zarządzanie kryzysowe, ochronę środowiska, gospodarki wodnej, leśnictwa, gospodarki łowieckiej i rybackiej, monitoring, nadzór, kontrolę, ochronę lub zapewnienie ciągłości działania infrastruktury, infrastruktury krytycznej, systemów przesyłowych, infrastruktury transportowej oraz obszarów, obiektów i urządzeń podlegających obowiązkowej

ochronie, zapewnienie ciągłości usług publicznych, a także monitoring, nadzór, kontrolę lub reagowanie kryzysowe wykonywanych w ramach ustawowych zadań. W tym przepisie wskazano także wytyczną mówiącą o tym, że te operacje wykonuje się z zachowaniem zasad bezpiecznego korzystania z przestrzeni powietrznej, przy uwzględnieniu rodzaju, skali, złożoności i poziomu ryzyka operacji, kwalifikacji pilotów bezzałogowych statków powietrznych wykonujących operacje oraz bezpieczeństwa osób i mienia, na warunkach określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 156g ust. 9.

Przepis ten rozstrzyga jednocześnie dwie istotne kwestie. Po pierwsze, wskazuje funkcjonalne granice pojęcia „interesu publicznego” na potrzeby wykonywania operacji z użyciem SBSP. Po drugie, przesądza, że operacje takie mogą być wykonywane nie tylko przez organ władzy publicznej, lecz również przez inny podmiot określony w przepisach wydanych na podstawie art. 156a ust. 3c, o ile wykonuje działania lub usługi mieszczące się w ustawowo określonym obszarze interesu publicznego.

W art. 156a ust. 3b projekt ustawy wprowadza legalną definicję organu władzy publicznej na potrzeby ust. 3a. Zabieg ten ma istotne znaczenie interpretacyjne. Pozwala odróżnić klasyczne organy administracji publicznej od innych organów władzy publicznej wykonujących ustawowe zadania władcze dotyczące ochrony ludności, bezpieczeństwa państwa, porządku publicznego, ratownictwa lub zarządzania kryzysowego.

W art. 156a ust. 3c projekt ustawy zawiera upoważnienie ustawowe dla Rady Ministrów do określenia, w drodze rozporządzenia, organów władzy publicznej i innych podmiotów uprawnionych do wykonywania operacji z użyciem SBSP w ramach działań lub usług realizowanych w interesie publicznym. Wytyczne do wydania rozporządzenia zostały ukształtowane w sposób mający ograniczyć ryzyko nadmiernej uznaniowości. Rada Ministrów ma kierować się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa państwa, porządku publicznego, ochrony życia, zdrowia, mienia lub środowiska albo utrzymania ciągłości działania podstawowych usług publicznych, zakresem ustawowych zadań tych podmiotów oraz tym, czy działania lub usługi są realizowane pod kontrolą i w zakresie odpowiedzialności państwa.

Taka konstrukcja służy dwóm celom. Z jednej strony zapewnia elastyczność potrzebną do objęcia regulacją również tych podmiotów, które nie są organami administracji, ale wykonują zadania lub usługi kluczowe z punktu widzenia interesu publicznego. Z drugiej strony utrzymuje wymóg funkcjonalnego i formalnego związku z państwem, co ogranicza możliwość niekontrolowanego rozszerzania katalogu podmiotów korzystających z zasad krajowych.

Projektowana w **art. 1 pkt 4** zmiana w art. 156d ustawy – Prawo lotnicze ma na celu uporządkowanie i doprecyzowanie procedury wydawania, odmowy wydania, zawieszania oraz cofania potwierdzeń składanych oświadczeń dotyczących wykonywania operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych.

W szczególności zmiana przewiduje możliwość wydawania decyzji administracyjnych przy wykorzystaniu systemu teleinformatycznego BSP, co odpowiada potrzebie cyfryzacji postępowań administracyjnych i usprawnienia komunikacji z operatorami.

Jednocześnie doprecyzowano przesłanki zawieszenia potwierdzenia oraz tryb postępowania w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w wykonywaniu operacji, co ma na celu zapewnienie większej przejrzystości i skuteczności nadzoru.

Projektowana w **art. 1 pkt 5** zmiana w art. 156e ust. 2 projekt ustawy doprecyzowuje, że Prezes Urzędu wydaje certyfikat operatora lekkiego systemu bezzałogowego statku powietrznego (LUC), jeżeli operator spełnia wymagania określone w części C załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, a zakres uprawnień określa się w certyfikacie zgodnie z UAS.LUC.060. Zmiana usuwa wątpliwości interpretacyjne co do sposobu określania zakresu uprawnień LUC oraz wzmacnia odesłanie do właściwego przepisu unijnego.

Projektowana w **art. 1 pkt 6** zmiana w art. 156f ust. 5 pkt 2 projekt usuwa odesłanie do przepisów wydanych na podstawie art. 156g ust. 9 pkt 3. Zmiana ta stanowi konsekwencję przebudowy przepisów dotyczących operacji wykonywanych w interesie publicznym i ma charakter porządkujący ze względu na odejście od zamiaru określania zasad dla lotów w kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE, i kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 156g ust. 9 odnoszącym się w nim jedynie do warunków w interesie publicznym.

Projektowana w **art. 1 pkt 7** zmiana w art. 156g jest konsekwencją wprowadzania nowego przepisu art. 156a projektu ustawy. Projekt uchyla dotychczasowy ust. 1 i 2, a nowe brzmienie ust. 3–5 porządkuje zasady wykonywania operacji wykonywanych w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) oraz wykonywanych poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) przez podmiot, o którym mowa w projektowanym art. 156a ust. 3a. Przepisy te wyraźnie rozróżniają operacje VLOS, operacje BVLOS poza przestrzenią kontrolowaną oraz operacje BVLOS w przestrzeni kontrolowanej, a w tym ostatnim przypadku wymagają porozumienia z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej, zwanej dalej „PAŻP”.

W przepisie art. 156g projekt ustawy dodaje również ust. 5a i 5b, dotyczące kwalifikacji osób wykonujących operacje, o których mowa w ust. 3–5. W ust. 5a określono minimalny ustawowy poziom kwalifikacji pilota bezzałogowego statku powietrznego przez odwołanie do dokumentów, o których mowa w art. 156p ust. 1 pkt 3, potwierdzających kwalifikacje wymagane do wykonywania operacji w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE. Rozwiązanie to zapewnia spójność projektowanych przepisów z obowiązującym systemem szkolenia i potwierdzania kwalifikacji pilotów bezzałogowych statków powietrznych oraz pozwala uniknąć tworzenia odrębnego, równoległego systemu kwalifikacji wyłącznie dla operacji wykonywanych w ramach działań lub usług realizowanych w interesie publicznym.

Przyjęcie kwalifikacji właściwych dla kategorii „szczególnej” jako punktu odniesienia odpowiada charakterowi operacji objętych projektowaną regulacją, w szczególności wykonywania operacji poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) oraz operacji wykonywanych w bardziej złożonym środowisku operacyjnym. Jednocześnie przepis przewiduje, że dokumenty te powinny być odpowiednie do rodzaju wykonywanej operacji, a szczegółowe wymagania będą mogły zostać określone w przepisach wykonawczych. Pozwoli to dostosować wymagania do rodzaju, skali, złożoności i ryzyka operacji, w tym w razie potrzeby uwzględnić szkolenia specjalistyczne związane ze specyfiką działań lub usług realizowanych w interesie publicznym.

W ust. 5b przewidziano odrębne rozwiązanie dla operacji wykonywanych przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej. Wyłączenie tych operacji spod wymogu posiadania dokumentów, o których mowa w art. 156p ust. 1 pkt 3, wynika ze specyfiki szkolenia, przygotowania i dopuszczania personelu wojskowego do wykonywania czynności z użyciem SBSP. Kwalifikacje pilotów BSP oraz innych osób wykonujących czynności lotnicze przy takich operacjach będą określone przez Ministra Obrony Narodowej w drodze zarządzenia, z uwzględnieniem rodzaju, skali, złożoności i ryzyka operacji, specyfiki zadań realizowanych przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej oraz konieczności zachowania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa tych operacji.

Jednocześnie projekt dostosowuje delegację ustawową z art. 156g ust. 9, tak aby minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz Ministrem Obrony Narodowej, mógł określić warunki wykonywania operacji (pkt 1–3) oraz wymagania dotyczące dodatkowych kwalifikacji wobec pilotów BSP (pkt 4).

W efekcie przepisy ustawowe wyraźniej pokazują, że operacje wykonywane w interesie publicznym nie są po prostu wariantem zwykłych operacji cywilnych, lecz odrębną kategorią działań wymagającą własnej podstawy ustawowej, własnych przesłanek podmiotowo-przedmiotowych oraz odpowiednio ukształtowanej delegacji do wydania rozporządzenia wykonawczego.

Projektowana w **art. 1 pkt 8** zmiana w art. 156h ust. 1 pkt 1 ma na celu doprecyzowanie przesłanek wyznaczania stref geograficznych z własnej inicjatywy PAŻP. Dotychczasowe brzmienie przepisu odwołujące się do „konieczności zapewnienia bezpieczeństwa operacji wykonywanych z użyciem SBSP” mogło być interpretowane zbyt wąsko, jako odnoszące się wyłącznie do bezpieczeństwa samych operacji BSP, albo zbyt kategorycznie, jako wymagające wykazania bezwzględnej konieczności wyznaczenia strefy geograficznej. Projektowana zmiana wskazuje, że wyznaczenie strefy geograficznej z własnej inicjatywy PAŻP może następować w przypadkach uzasadnionych względami bezpieczeństwa ruchu lotniczego lub bezpieczeństwa operacji wykonywanych z użyciem SBSP. Pozwala to lepiej odzwierciedlić rolę stref geograficznych jako instrumentu zarządzania ryzykiem i organizacji korzystania z przestrzeni powietrznej, służącego zarówno ochronie operacji BSP, jak i zachowaniu spójności z ruchem lotniczym oraz obowiązującą

strukturą przestrzeni powietrznej. Jednocześnie nowe brzmienie zachowuje wymagany związek wyznaczenia strefy geograficznej z przesłankami bezpieczeństwa, ograniczając ryzyko dowolnego stosowania tego instrumentu. Natomiast zmiana części wspólnej w art. 156h ust. 1 ma na celu doprecyzowanie zakresu informacji i uwarunkowań, które PAŻP uwzględnia przy wyznaczaniu stref geograficznych dla SBSP. Dotychczasowe odwołanie do zakazów lub ograniczeń lotów określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 119 ust. 4 i 5 mogło prowadzić do wątpliwości interpretacyjnych co do tego, czy przepisy te mają być stosowane do operacji BSP wprost, czy jedynie uwzględniane jako element istniejących uwarunkowań przestrzeni powietrznej. Projektowana zmiana przesądza, że przy wyznaczaniu stref geograficznych PAŻP uwzględnia przede wszystkim strukturę przestrzeni powietrznej oraz warunki korzystania z tej przestrzeni określone na podstawie art. 121 ust. 5, a także ograniczenia dostępności przestrzeni powietrznej tylko wtedy, gdy mają one znaczenie dla celu wyznaczenia konkretnej strefy geograficznej albo dla bezpieczeństwa operacji BSP. Rozwiązanie to porządkuje relację między strefami geograficznymi BSP a innymi instrumentami organizacji i ograniczania dostępności przestrzeni powietrznej, ogranicza ryzyko automatycznego przenoszenia zakazów lub ograniczeń przewidzianych dla innych rodzajów lotów na operacje BSP oraz zapewnia spójność stref geograficznych z obowiązującą strukturą przestrzeni powietrznej.

Jednocześnie w art. 156h w ust. 4 pkt 1 i 2 projekt ustawy na nowo określa się katalog podmiotów uprawnionych do inicjowania wyznaczenia stref geograficznych. Przepis obejmuje zarówno organy administracji publicznej i wybrane podmioty realizujące zadania ratownicze lub ochronne, jak i zarządzających infrastrukturą krytyczną, infrastrukturą transportową, energetyczną, terenami górnictwem czy obiektami podlegającymi obowiązkowej ochronie. Zmiana ta ma na celu lepsze dopasowanie katalogu uprawnionych wnioskodawców do rzeczywistych potrzeb ochrony przestrzeni powietrznej nad obiektami i obszarami wymagającymi szczególnego zabezpieczenia.

Ponadto w przepisie nadaje się nowe brzmienie ust. 13 oraz dodaje ust. 13a. W ust. 13 projekt precyzuje, że PAŻP, wyznaczając strefę geograficzną, określa nie tylko okres jej obowiązywania i granice pionowe i poziome, lecz także warunki wykonywania operacji, które mogą obejmować warunki, o których mowa w art. 15 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w przepisach wydanych na podstawie art. 156g ust. 9 oraz obowiązek dokonania zgłoszenia operacji do PAŻP przed rozpoczęciem operacji.

Dotychczasowe rozwiązanie, polegające na generalnym obowiązku dokonania zgłoszenia zamiaru wykonania operacji przed jej rozpoczęciem, niezależnie od miejsca, rodzaju i poziomu ryzyka operacji, ma charakter zbyt szeroki w stosunku do celu, jakiemu służy zgłoszenie. Obowiązek ten obejmuje również operacje wykonywane w przestrzeni, w której nie ustanowiono szczególnych ograniczeń ani warunków korzystania z przestrzeni powietrznej, a więc także sytuacje, w których zgłoszenie nie jest niezbędne z punktu widzenia zarządzania ryzykiem lub bezpieczeństwa ruchu lotniczego. Prowadzi to do nadmiernego obciążenia operatorów SBSP oraz systemu teleinformatycznego PAŻP, bez każdorazowego powiązania tego obowiązku z konkretną potrzebą operacyjną lub bezpieczeństwa.

Projektowana zmiana przywraca obowiązkowi zgłoszenia proporcjonalny charakter. Zgłoszenie operacji będzie mogło zostać ustanowione przez PAŻP jako warunek wykonywania operacji w danej strefie geograficznej, jeżeli będzie to uzasadnione celem jej wyznaczenia, charakterem tej strefy albo potrzebą koordynacji operacji BSP z innymi użytkownikami przestrzeni powietrznej. Rozwiązanie to nie eliminuje możliwości stosowania mechanizmu check-in, lecz przenosi go z poziomu powszechnego obowiązku na poziom środka zarządzania ryzykiem, stosowanego tam, gdzie rzeczywiście wynika to z lokalnych uwarunkowań przestrzeni powietrznej.

W ust. 13a projekt ustawy przewiduje zwolnienie z obowiązku zgłoszenia dla podmiotów wykonujących operacje z użyciem SBSP w związku z bezpieczeństwem publicznym i porządkiem publicznym, bezpieczeństwem infrastruktury krytycznej, bezpieczeństwem państwa, obronnością państwa, ochroną granicy państwowej, działaniami poszukiwawczo-ratowniczymi, przeciwpożarowymi oraz przeciwdziałaniem przestępczości środowiskowej i kontrolą podmiotów w tym zakresie. Podmioty te są jednak zobowiązane poinformować PAŻP o operacji w sposób przez nią wskazany. Rozwiązanie to ma charakter równoważący: z jednej strony eliminuje nadmierne formalizowanie działań operacyjnych o szczególnym znaczeniu publicznym, z drugiej zachowuje niezbędny poziom wymiany informacji.

W przedmiotowym przepisie dodaje ust. 20a–20d, przyznające Prezesowi Urzędu instrument korekcyjny wobec stref geograficznych wyznaczonych albo ukształtowanych przez PAŻP z naruszeniem ustawy, przepisów wykonawczych albo art. 15 rozporządzenia nr 2019/947/UE, bądź w sposób nieproporcjonalny do celu wyznaczenia strefy geograficznej. Prezes Urzędu będzie mógł, w drodze decyzji administracyjnej, nakazać zmianę warunków albo cofnięcie wyznaczenia strefy, w całości lub w części, oraz określi zakres zmian i termin ich wykonania. Stroną w postępowaniu administracyjnym w tych sprawach będzie PAŻP oraz podmiot, który pierwotnie był uprawniony do złożenia wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej.

Rozwiązanie to wzmacnia nadzór Prezesa Urzędu nad prawidłowością wyznaczania stref geograficznych dla SBSP, zarówno pod względem legalności, jak i proporcjonalności. Celem projektowanej regulacji jest zapewnienie, aby ograniczenia w wykonywaniu operacji BSP były adekwatne do celu wyznaczenia strefy, uwzględniały rzeczywiste potrzeby bezpieczeństwa oraz nie prowadziły do nadmiernego ograniczania dostępu do przestrzeni powietrznej. Jednocześnie regulacja nie przejmuje kompetencji PAŻP w zakresie bieżącego wyznaczania stref geograficznych, lecz wprowadza mechanizm nadzorczy pozwalający na korektę stref wyznaczonych niezgodnie z prawem albo w sposób wykraczający poza potrzeby wynikające z celu ich ustanowienia.

Projektowana w **art. 1 pkt 9** zmiana w art. 156k ust. 1 pkt 1 polega na uchyleniu pkt 2 oraz dodaniu pkt 5 wskazując wymóg określenia w akcie wykonawczym sposobu wyznaczania stref geograficznych, o których mowa w art. 156h ust. 2 i 3, oraz ich zmiany. Uchylenie pkt 2 wynika przede wszystkim z okoliczności, że rodzaje warunków jakie może określać PAŻP zostały bezpośrednio wskazane w art. 156h ust. 13.

Projektowana w **art. 1 pkt 12** zmiana w art. 156o ust. 1 pkt 1 ma na celu doprecyzowanie podstaw uznawania podmiotów prowadzących szkolenia praktyczne oraz ocenę umiejętności praktycznych pilotów bezzałogowych statków powietrznych w kategorii „szczegółnej”. W szczególności przepis wprost odwołuje się do oświadczenia, o którym mowa w dodatku 6 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, co zapewnia pełną zgodność regulacji krajowej z systemem prawa Unii Europejskiej oraz eliminuje wątpliwości interpretacyjne co do podstawy prawnej uznawania takich podmiotów.

Projektowana w **art. 1 pkt 18** zmiana uchyla w art. 156zb ust. 4. Zmiana ma charakter deregulacyjny i usuwa obowiązek fizycznej obecności opiekuna prawnego przy szkoleniu lub egzaminie osoby niepełnoletniej. Uznano, że wymóg ten nie jest niezbędny do ochrony interesów niepełnoletnich, zwłaszcza jeżeli przepisy przewidują już wymóg uzyskania zgody jednego z rodziców lub opiekuna prawnego. W praktyce przepis ten stanowił barierę organizacyjną, w tym dla form prowadzonych z wykorzystaniem narzędzi zdalnych.

Projektowana w **art. 1 pkt 19** zmiana w art. 156ze projektu ustawy rozszerza katalog przypadków uzasadniających zastosowanie działań wobec BSP o sytuację, w której przebieg operacji lub działanie BSP stwarza lub może stworzyć zagrożenie dla infrastruktury krytycznej. Jest to odpowiedź na rosnące znaczenie ochrony infrastruktury krytycznej i potrzebę jednoznacznego umocowania prawnego działań podejmowanych wobec BSP stanowiących zagrożenie dla takich obiektów.

Projekt ustawy w przedmiotowym przepisie nadaje nowe brzmienie ust. 4, ograniczając jego zastosowanie do szkód w mieniu, które powstałyby w wyniku zniszczenia albo unieruchomienia BSP albo przejęcia kontroli nad jego lotem, dokonanych w przypadkach ustawowych przez podmioty uprawnione – za szkody te nadal będzie odpowiadał pilot bezzałogowego statku powietrznego lub operator systemu bezzałogowego statku powietrznego zniszczonego albo unieruchomionego albo nad którego lotem przejęto kontrolę. Natomiast w przypadku powstania szkody na osobie za zgodne z prawem wykonywanie władzy publicznej, w niniejszym przypadku na podstawie art. 156e ust. 1 i 2 ustawy Prawo lotnicze, zastosowanie będą miały ogólne zasady wynikające z art. 417² ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks Cywilny (Dz. U. z 2025 r. poz. 1071, z późn. zm.). Tym samym w przypadku BSP przywrócona zostałaby ogólna zasada odpowiedzialności za szkodę na osobie.

Jednocześnie w ust. 5 projekt ustawy przyznaje się Skarbowi Państwa roszczenie zwrotne wobec pilota BSP albo operatora SBSP odpowiedzialnego za powstanie szkody, jeżeli wykonywanie operacji naruszało przepisy prawa lub warunki wykonywania operacji w strefie geograficznej, w której odbywała się operacja. Celem tego przepisu jest przeniesienie ekonomicznego ciężaru szkody na podmiot, którego bezprawne działanie doprowadziło do konieczności interwencji.

Ponadto dodaje się ust. 6, zgodnie z którym odszkodowanie za uszkodzony albo zniszczony BSP nie przysługuje, jeżeli do uszkodzenia albo zniszczenia doszło w wyniku działań, o których mowa w art. 156ze ust. 1. Rozwiązanie to wzmacnia prewencyjny i ochronny charakter regulacji oraz

wyklucza sytuację, w której sprawca naruszenia uzyskiwałby kompensację za sprzęt zneutralizowany w następstwie zgodnej z prawem interwencji.

Projektowana w **art. 1 pkt 20** zmiana nowelizuje przepis art. 209 projektu ustawy w taki sposób, aby obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej był związany z operacjami wykonywanymi w podkategorii A2 kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE, kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, albo kategorii „certyfikowanej”, o której mowa w art. 6 rozporządzenia nr 2019/947/UE, jeżeli chodzi o BSP o maksymalnej masie startowej poniżej 20 kg. Jednocześnie projekt ustawy wprowadza ust. 1b, który wprost odsyła do rozporządzenia (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 138 z 30.04.2004, str. 1, z późn. zm.) w odniesieniu do użytkowników wykonujących operacje z użyciem BSP o MTOM 20 kg i większej, oraz ust. 1c wyłączający obowiązek z ust. 1a wobec operacji wykonywanych w ramach klubów i stowarzyszeń modelarstwa lotniczego posiadających zezwolenie zgodnie z art. 16 rozporządzenia nr 2019/947/UE.

Rozwiązanie to ma na celu lepsze powiązanie obowiązku ubezpieczeniowego z poziomem ryzyka oraz uniknięcie nadmiernego obciążania działalności o najniższym profilu ryzyka. Projekt ustawy porządkuje również nowelizację delegacji do wydania rozporządzenia wykonawczego, zawartą w ust. 8, w zakresie spraw przekazanych do uregulowania poprzez rozszerzenie treści, iż suma gwarancyjna powinna być zróżnicowana w zależności od kategorii operacji i poziomu ryzyka. Ponadto rozszerzono treść wytycznych wskazując, że odnoszą się do adekwatności ochrony ubezpieczeniowej do charakteru wykonywanych operacji i związanego z nimi poziomu ryzyka, potrzeby zapewnienia skutecznej ochrony osób trzecich przed skutkami szkód wyrządzonych w związku z wykonywaniem operacji oraz zasadą proporcjonalności wymagań ubezpieczeniowych.

Ponadto projekt ustawy dodaje ust. 9–11, przewidujące roszczenie zwrotne zakładu ubezpieczeń wobec operatora SBSP lub pilota BSP, jeżeli szkoda została wyrządzona umyślnie albo pod wpływem alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu w rozumieniu przepisów wydanych na podstawie art. 129j ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.), określając zarazem zakres tego roszczenia i termin jego przedawnienia. Rozwiązanie to wzmacnia dyscyplinujący charakter obowiązkowego ubezpieczenia.

Projektowana w **art. 1 pkt 21** zmiana przewiduje obniżenie kary pieniężnej określonej w art. 209o ust. 3 z 4000 zł do 1500 zł. Zmiana ma na celu dostosowanie dolegliwości sankcji do zasady proporcjonalności.

Projektowana w **art. 1 pkt 22** zmiana nadaje nowe brzmienie art. 209un. Zamiast rozproszonego i częściowo zbyt dolegliwego modelu sankcyjnego wprowadza bardziej uporządkowaną strukturę deliktów administracyjnych.

W zakresie naruszeń związanych ze strefami geograficznymi projekt rozróżnia naruszenia o charakterze formalnym lub technicznym od naruszeń o wyższym ciężarze gatunkowym, takich jak wykonywanie operacji wbrew zakazowi, bez wymaganego zezwolenia albo z naruszeniem szczególnych parametrów operacji. Rozróżnienie to przekłada się na wysokość kary.

Projekt ustawy wprowadza również zasadę jednej kary za jedną operację, jeżeli w jej ramach naruszono więcej niż jeden warunek wykonywania operacji. Wymierza się wówczas jedną karę pieniężną na podstawie przepisu, który przewiduje karę najsurowszą. Rozwiązanie to przeciwdziała nieproporcjonalnej kumulacji sankcji.

Ponadto projekt ustawy przewiduje wyłączenie kary za brak zgłoszenia operacji w sytuacji, gdy operator SBSP albo pilot BSP podjęli co najmniej jedną próbę dokonania zgłoszenia wykonywania operacji, lecz było to niemożliwe z uwagi na niedostępność albo nieprawidłowe działanie systemu teleinformatycznego PAŻP. Rozwiązanie to chroni przed sankcjonowaniem zachowań, w których niewykonanie obowiązku było skutkiem wadliwości narzędzia publicznego, a nie lekceważenia prawa przez operatora.

Nowy brzmienie art. 209un projektu ustawy obejmuje także:

- sankcje za brak rejestracji operatora SBSP oraz brak oznaczenia BSP numerem rejestracyjnym operatora, przy czym w przypadku braku rejestracji przewidziano niższą karę podstawową i wyższą karę za ponowne naruszenie;
- sankcje za wykonywanie operacji bez wymaganych kompetencji pilota odpowiednio w kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE, i kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- sankcję za wykonywanie operacji wykraczającej poza kategorię „otwartą” bez wymaganej podstawy prawnej, takiej jak zezwolenie, oświadczenie, certyfikat lub odstępstwo na podstawie art. 71 rozporządzenia nr 2018/1139/UE;
- sankcję wobec operatora SBSP zarejestrowanego w innym państwie członkowskim, który nie dopełnił obowiązków informacyjnych wymaganych przy wykonywaniu operacji transgranicznej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- sankcję wobec właściciela BSP, którego konstrukcja podlega certyfikacji, za brak rejestracji tego BSP.

Projekt ustawy w ust. 4 przewiduje zarazem, że przepisów o administracyjnych karach pieniężnych nie stosuje się, jeżeli czyn wyczerpuje znamiona czynu zabronionego określonego w nowym art. 212b. Rozwiązanie to zapobiega nakładaniu się odpowiedzialności administracyjnej i karnej w odniesieniu do najpoważniejszych naruszeń.

Projektowana w **art. 1 pkt 23** zmiana rozszerza art. 209w o nowe przepisy proceduralne dotyczące uproszczonej procedury nakładania kar administracyjnych. W art. 209w dodaje się ust. 5, wprowadzający szczególną, uproszczoną procedurę nakładania administracyjnej kary pieniężnej w sprawach określonych w art. 209un ust. 5 pkt 1 oraz ust. 6 pkt 1. Rozwiązanie to opiera się na założeniu, że część naruszeń objętych tymi przepisami ma charakter formalnie łatwy do ustalenia,

a ich stwierdzenie może wynikać z dokumentów urzędowych, czynności sprawdzających oraz danych pozostających w dyspozycji Prezesa Urzędu.

Celem projektowanego przepisu jest usprawnienie prowadzenia postępowań w sprawach, w których podstawowe okoliczności faktyczne nie wymagają prowadzenia rozbudowanego postępowania dowodowego. Dotyczy to w szczególności naruszeń możliwych do zweryfikowania na podstawie danych z rejestrów, systemu teleinformatycznego BSP albo dokumentów sporządzonych przez uprawnione podmioty w toku czynności sprawdzających. W takich sprawach prowadzenie pełnego postępowania, obejmującego każdorazowo zawiadomienie o wszczęciu, zapewnienie stronie wypowiedzenia się co do materiału dowodowego oraz sporządzenie pełnego uzasadnienia decyzji, może być nieproporcjonalne do charakteru sprawy i stopnia skomplikowania ustaleń faktycznych.

Projekt przewiduje zatem, że w sprawach objętych nowym ust. 5 nie stosuje się art. 10 § 1, art. 61 § 4 oraz art. 107 § 1 pkt 6 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r. poz. 1691). Oznacza to odstąpienie od obowiązku zawiadamiania strony o wszczęciu postępowania, umożliwienia stronie wypowiedzenia się przed wydaniem decyzji oraz sporządzania klasycznego uzasadnienia decyzji. Jednocześnie decyzja wydana w tym trybie będzie musiała zawierać wskazanie dowodów stanowiących podstawę jej wydania. Rozwiązanie to zachowuje minimalny standard transparentności rozstrzygnięcia, ponieważ strona otrzyma informację, na jakich dowodach Prezes Urzędu oparł ustalenie naruszenia. Skrócony został także termin na wniesienie środka zaskarżenia, którym w przypadku decyzji wydawanych przez Prezesa Urzędu jest wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy, do 7 dni. Tym samym uproszczona procedura służy szybkiemu rozstrzygnięciu spraw oczywistych, natomiast w przypadku zakwestionowania decyzji przez stronę zachowany zostaje mechanizm ponownej kontroli rozstrzygnięcia przez organ.

Projektowana regulacja ma charakter szczególny i ograniczony. Nie tworzy ogólnego uproszczonego trybu nakładania administracyjnych kar pieniężnych, lecz odnosi się wyłącznie do wskazanych naruszeń, których charakter uzasadnia zastosowanie bardziej efektywnej procedury. Rozwiązanie to pozwala ograniczyć obciążenia administracyjne po stronie organu i strony w sprawach prostych dowodowo, przy jednoczesnym zachowaniu prawa strony do zainicjowania ponownego rozpoznania sprawy.

Projektowana w **art. 1 pkt 24** zmiana doprecyzowuje art. 212 ust. 1 pkt 1 przez wyłączenie z zakresu tego przepisu BSP. Zabieg ten porządkuje relację pomiędzy dotychczasowym przepisem karnym a nowym art. 212b, który został dostosowany do specyfiki operacji wykonywanych z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych.

Projektowana w **art. 1 pkt 25** zmiana dodaje art. 212b, który penalizuje dwa rodzaje zachowań: doprowadzenie operacją BSP do wstrzymania lub ograniczenia ruchu lotniczego, w następstwie czego uprawniony podmiot podejmuje decyzję o takim wstrzymaniu lub ograniczeniu, oraz wykonywanie operacji wbrew zakazowi w określonej strefie geograficznej obejmującej obiekty

wojskowe albo obiekty, urządzenia lub obszary o szczególnym znaczeniu dla bezpieczeństwa lub obronności państwa, bezpieczeństwa publicznego albo nienaruszalności granicy państwowej.

Celem tej zmiany jest wyraźne wyodrębnienie najpoważniejszych zachowań, które powinny być objęte odpowiedzialnością karną, a nie jedynie administracyjną. Projekt zachowuje przy tym spójność systemową przez odpowiednie wyłączenie stosowania sankcji administracyjnych z art. 209^{un} w razie zaistnienia czynu objętego art. 212b.

Projektowana w **art. 1 pkt 26** zmiana wprowadza odpowiednie zmiany w załączniku nr 6 do ustawy będące konsekwencją zmian w przepisach merytorycznych.

W § 2 projektu ustawy zamieszczono przepis przejściowy, który odnosi się do obowiązujących aktów wykonawczych i stanowi, iż dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 156k oraz art. 209 ust. 8 ustawy zmienianej w art. 1 tracą moc z dniem wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych odpowiednio na podstawie art. 156k oraz art. 209 ust. 8 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie później niż po upływie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

W § 3 projektu ustawy wskazano przepis przejściowy określający, że do postępowań wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy będą stosowane przepisy ustawy w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą. Celem tej regulacji jest możliwie szybkie objęcie toczących się spraw nowymi, bardziej uporządkowanymi rozwiązaniami ustawowymi, w szczególności w zakresie sankcji administracyjnych i postępowań prowadzonych przez Prezesa Urzędu.

W § 4 projektu ustawy proponuje się, aby ustawa weszła w życie z uwzględnieniem 14 dniowego *vacatio legis* – stosownie do art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461).

Termin ten jest wystarczający, ponieważ zasadnicza część zmian ma charakter porządkujący, doprecyzowujący albo proceduralny i nie wymaga długiego okresu dostosowawczego.

IV. Oświadczenie organu wnioskującego co do zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

V. Ocena organu wnioskującego czy projekt podlega notyfikacji zgodnie z przepisami dotyczącymi funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych

Regulacje zawarte w projekcie ustawy 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 ono notyfikacji.

VI. Przedstawienie projektu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia, jeżeli obowiązek taki wynika z odrębnych przepisów

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, 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 2024 r. poz. 806, z późn. zm.) w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

VIII. Udostępnienie w Biuletynie Informacji Publicznej

Zgodnie z § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów oraz stosownie do wymogów art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2025 r. poz. 677 z późn. zm.) projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.