

Nazwa projektu Ustawa o zmianie ustawy – Prawo lotnicze Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Maciej Lasek – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu	Data sporządzenia: 04.05.2026 r. Źródło: Prawo UE Nr w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt ustawy z dnia 25 marca 2026 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2025 r. poz. 1431 i 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 (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 (SBSP).

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

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 co do tego, które podmioty mogą 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.

W ustawie – Prawo lotnicze pozostawały liczne odesłania do krajowych scenariuszy standardowych, które utraciły zastosowanie z dniem 1 stycznia 2026 r. na podstawie art. 23 ust. 4 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”. W konsekwencji rozwiązania te nie odpowiadają już aktualnej konstrukcji systemu prawa Unii Europejskiej w tym zakresie. Pozostawienie takich odniesień w przepisach materialnych oraz proceduralnych ustawy – Prawo lotnicze i dotyczących opłat wpływa na określoność przepisów ustawy oraz może prowadzić do błędnych wniosków co do nadal obowiązujących podstaw prawnych wykonywania operacji z użyciem SBSP.

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.

System sankcyjny wymagał uporządkowania i różnicowania. 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.

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.

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

Rekomendowanym rozwiązaniem jest zmiana ustawy – Prawo lotnicze, obejmująca w szczególności:

- doprecyzowanie podstaw wykonywania operacji z użyciem SBSP, w tym wyraźne rozdzielenie operacji wykonywanych na zasadach wynikających z rozporządzenia 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 przeciwdziałających zagrożeniom ze strony BSP;
- racjonalizacja obowiązkowego ubezpieczenia OC operatorów BSP oraz uporządkowanie sankcji administracyjnych;
- wprowadzenie uproszczonego instrumentu proceduralnego w postaci decyzji administracyjnej w sprawach oczywistych, przy jednoczesnym zagwarantowaniu stronie prawa do wniesienia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy i rozpoznania sprawy oraz jej rozpoznania na zasadach ogólnych

Projekt 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.

Brak możliwości osiągnięcia celu projektu w sposób inny niż uchwalenie projektowanej ustawy.

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

Państwa członkowskie UE stosują bezpośrednio przepisy prawa UE regulujące zasady wykonywania operacji z użyciem SBSP, w szczególności rozporządzenia dotyczące kategorii operacji i wymogów technicznych oraz kompetencyjnych. Ustawodawstwa krajowe rozwijają natomiast zagadnienia, które pozostawiono do uregulowania na poziomie państw członkowskich, w szczególności system sankcji administracyjnych, organizację nadzoru, strefy geograficzne dla SBSP oraz rozwiązania dotyczące operacji wykonywanych w interesie publicznym.

Projektowana nowelizacja doprecyzowuje i porządkuje te krajowe elementy systemu, zgodnie z podejściem opartym na ryzyku oraz z uwzględnieniem elektronizacji obowiązków informacyjnych.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem ULC”	1	ustawa – Prawo lotnicze	Zgodnie z art. 21 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze do kompetencji Prezesa ULC należą wszystkie sprawy

			związane z lotnictwem cywilnym. Oddziaływanie polega na doprecyzowaniu oraz wprowadzeniu nowych kompetencji i zadań.
Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	1	ustawa z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. 2025 r. poz. 1267)	Zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 3 ustawy o PAŻP, PAŻP zapewnia bezpieczną, ciągłą, płynną i efektywną żeglugę powietrzną w polskiej przestrzeni powietrznej przez wykonywanie funkcji instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, zarządzanie przestrzenią powietrzną oraz zarządzanie przepływem ruchu lotniczego zgodnie z przepisami ustawy – Prawo lotnicze. Oddziaływanie – doprecyzowanie oraz wprowadzenie nowych kompetencji i zadań.
organ władzy publicznej albo inny podmiot określony w przepisach wydanych na podstawie art. 156a ust. 3a	około 50 podmiotów	ogólne	Stosowanie nowych zasad przy wykonywaniu operacji z użyciem SBSP, określonych w projektowanej regulacji. Ułatwienie działań lub czynności o szczególnym znaczeniu operacyjnym lub rozpoznawczym służącym zapewnieniu bezpieczeństwa państwa lub porządku publicznego oraz umożliwienie ochrony terenów poprzez wyznaczenie strefy geograficznej dla SBSP.
jednostki ochrony przeciwpożarowej w rozumieniu art. 15 ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (Dz. U. z 2025 r. poz. 188), w zakresie niezbędnym do prowadzenia działań ratowniczych lub przeciwpożarowych, zarządzający obszarami, obiektami i urządzeniami umieszczonymi w ewidencji, o której mowa w art. 5 ust. 5 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o	nieznana liczba	ogólne	Umożliwienie składania wniosków o wyznaczenie stref geograficznych dla BSP.

ochronie osób i mienia (Dz. U. z 2025 r. poz. 532)			
Operatorzy SBSP	ok. 450 000	rejestr operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych prowadzony przez Prezesa ULC	Konieczność spełnienia wymagań wprowadzonych ustawą – Prawo lotnicze
Kluby i stowarzyszenia modelarstwa lotniczego	nieznana liczba	brak danych	Zwolnienie od obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z wykonywanymi operacjami

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

Planowane jest przeprowadzenie konsultacji publicznych projektu.

W ramach konsultacji publicznych projekt otrzymają:

- 1) AIRBORN Sp. z o. o., al. Zwycięstwa 96/98 lokal, 81-451 Gdynia;
- 2) AkademiaUAV, ul. Księżycowa 1, 01-934 Warszawa;
- 3) AOS Politechniki Rzeszowskiej, Bezmiechowa Górna 111, 38-600 Lesko;
- 4) ASTRANATE Sp. z o.o., ul. Koszarowa 6A, 40-068 Katowice;
- 5) Atena Academy Sp. z o. o., ul. Franciszka Żwirki i Stanisława Wigury 6, 38-400 Krosno;
- 6) ATO GROUP Sp. z o. o., ul. Żurawia 71, 15-540 Białystok;
- 7) AVATAR Technologies Sp. z o.o., ul. Krakowska 7/21, 31-062 Kraków;
- 8) Baza-Akademia Kompetencji, ul. Żurawia 47/49, 00-680 Warszawa;
- 9) Bee The Best, ul. Nowowiejska 20/15, 97-200 Tomaszów Mazowiecki;
- 10) BZB UAS Sp. z o. o., ul. Międzyleska 4, 50-514 Wrocław;
- 11) Camfly, ul. Lubelska 25A, 10-406 Olsztyn;
- 12) Centrum Balistyki i Systemów Bezzałogowych, Wojskowy Instytut Techniki Uzbrojenia, ul. Prymasa Stefana Wyszyńskiego 7, 05-220 Zielonka;
- 13) Centrum Egzaminacyjne Pilotów UAV, ul. Ojcowska 55, 32-043 Cianowice;
- 14) Centrum Szkolenia Personelu BSP, ul. Dywizjonu 303 nr 35, 08-521 Dęblin;
- 15) CLOUDLESS, ul. A. Pajdaka 7/70, 03-134 Warszawa;
- 16) Częstochowskie Biuro Geodezji i Terenów Rolnych w Częstochowie, ul. Śląskie 23, 42-200 Częstochowa;
- 17) DilectroSp. z o. o., ul. Brukselska 4, 03-973 Warszawa;
- 18) DroniFly Patryk Kostuniak, ul. Grabarska 1, 50-079 Wrocław;
- 19) Dron.edu.pl, ul. Portowa 16, 44-102 Gliwice;
- 20) Droneland, ul. Koszarowa 6a, 40-068 Katowice;
- 21) Dronely.pl, ul. Orzechowskiego 24 lokal, 20-429 Lublin;
- 22) EDURISE, ul. Jasna 26/5, 43-190 Mikołów;
- 23) EMITEL S.A., ul. Klimczaka 1, 02-972 Warszawa;
- 24) ENPROM Sp. z o.o., ul. Taneczna 18C, 02-829 Warszawa;
- 25) Era Dronów, Kielpin 14 d, 66-446 Deszczno;
- 26) EUROTECH Sp. z o. o., ul. Strefowa 3, 39-300 Mielec;
- 27) FALCO, ul. Wołowska 44/23, 02-583 Warszawa;
- 28) FIRST EUROPEAN AVIATION COMPANY, ul. Księżycowa 1, budynek Aeroklubu Warszawskiego, 01-934 Warszawa;
- 29) Flyfocus sp. z o.o., ul. Fort Wola 22, 01-258 Warszawa;
- 30) Flytronic SA, ul. Bojkowska 43, 44-100 Gliwice;
- 31) Bezzałogowce.pl, ul. Heliosa 27A/1, 80-180 Gdańsk-Kowale;
- 32) HEXITED Sp. z o.o., ul. Przy Kuźni 1B, 30-689 Kraków;
- 33) Instytut Chemii Bioorganicznej Pan Poznańskie Centrum Superkomputerowo-Sieciowe, ul. Noskowskiego 12/14, 61-704 Poznań;
- 34) Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych, ul. Księcia Bolesława 6, 01-494 Warszawa;

- 35) IRONSKY Sp. z o. o. sp.k., ul. Słoneczna 1b, 64-320 Buk;
- 36) Izba Pracodawców Polskich, ul. Poznańska 21/48, 00-695 Warszawa;
- 37) Klub Modelarstwa Sportowego, ul. Planty 16d/7, 25-502 Kielce;
- 38) Lasy Państwowe Nadleśnictwo Rzepin, ul. Puszczy Rzepińskiej 11, 69-110 Rzepin;
- 39) LMT MEDIA, ul. Lengowskiego 12/5, 10-051 Olsztyn;
- 40) MAIO, ul. gen. Stanisława Maczka 30/27, 10-693 Olsztyn;
- 41) Mazowieckie Biuro Geodezji i Urzędzeń Rolnych w Ostrołęce, ul. Piłsudskiego 38, 07-410 Ostrołęka;
- 42) MDR EKO-AGENT, ul. Jana Pawła II 17/40, 19-300 Ełk;
- 43) MDRON Sp. z o.o., ul. Kasztelańska 15, 20-810 Lublin;
- 44) MSP inntech sp. z o.o., ul. Piastów Śląskich 49, 01-494 Warszawa;
- 45) My Reason, ul. Polna 17, 46-045 Bierdżany;
- 46) Navigate Sp. z o. o., ul. Wadowicka 8a, 30-415 Kraków;
- 47) NOB Can Fly, ul. Wałbrzyska 11 lok. 188, 02-739 Warszawa;
- 48) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- 49) Polska Izba Systemów Bezzałogowych, ul. Piękna 24/26a lokal, 00-549 Warszawa;
- 50) Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A., ul. Warszawska 165, 05-520 Konstancin-Jeziorna;
- 51) SAL Detection Sp. z o.o., ul. Wł. Trylińskiego 16/13, 10-683 Olsztyn;
- 52) SAL MULTIROTOR Sp. z o.o., ul. Wł. Trylińskiego 16/13, 10-683 Olsztyn;
- 53) Sieć Badawcza Łukasiewicz - Instytut Lotnictwa, al. Krakowska 110/114, 02-256 Warszawa;
- 54) SIMITU Sp. zo. o., ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego 1 lok. 20/21, 10-457 Olsztyn;
- 55) SNH Group Sp z o. o., ul. Polna 17, 46-046 Bierdżany;
- 56) SPECTRE Solutions Sp. z o.o., al. Jerozolimskie 85/21, 02-001 Warszawa;
- 57) Sportowy Klub Modelarski RC, Kłudzice 56, 97-330 Sulejów;
- 58) Sportowy Klub Modelarski, ul. H. Sienkiewicza 121 A, 42-583 Bobrowniki;
- 59) Stowarzyszenie Sportów Lotniczych „Czerwonaki”, ul. Zakątek 9, 62-004 Kicin;
- 60) Studio K3, ul. Budowlana 111/16, 41-808 Zabrze;
- 61) TOMKOV Sp. z o.o., Jasionka 954/305, 36-002 Jasionka;
- 62) TPI Sp. z o.o., ul. Wał Miedzeszyński 598, 03-994 Warszawa;
- 63) WB ELECTRONICS S.A., ul. Poznańska 129/133, 05-850 Ożarów Mazowiecki.

Konsultacje publiczne będą trwały 14 dni.

Ponadto projekt zostanie przekazany do opiniowania przez Prokuratorię Generalną w związku w proponowanymi przepisami dot. odpowiedzialności Skarbu Państwa w przypadku powstania szkody na osobie powstałej w wyniku działań organów państwowych albo odpowiednich służb lub podmiotów, do których 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.).

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny z 2026 roku)	Skutki w okresie 0 - 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											Łącznie (1-10)
	2027 r.	2028 r.	2029 r.	2030 r.	2031 r.	2032 r.	2033 r.	2034 r.	2035 r.	2036 r.	2037 r.	
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Wytczne MF (aktual. lipiec 2025)	102,6%	102,5%	102,4%	102,5%	102,5%	102,5%	102,5%	102,5%	102,5%	102,5%	102,5%	
Dochody ogółem	0,39	0,44	0,45	0,48	0,48	0,49	0,51	0,53	0,54	0,55	0,56	5,42
Budżet Państwa:	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,11
dochody budżetowe	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
pdof 15%	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,11
JST (pdof 85%)	0,05	0,06	0,06	0,07	0,07	0,07	0,07	0,08	0,08	0,08	0,08	0,77
FUS (Ub. społeczne)	0,25	0,28	0,29	0,30	0,30	0,31	0,32	0,33	0,34	0,34	0,35	3,41
NFZ (Zdrowotna)	0,06	0,07	0,07	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,09	0,09	0,86
FP (Fundusz Pracy)	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,11
FS (Fundusz Solidarnościowy)	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,16
Wydatki ogółem	1,00	1,11	1,14	1,17	1,20	1,23	1,26	1,29	1,32	1,36	1,39	13,47
Budżet Państwa - wydatki ULC	1,00	1,11	1,14	1,17	1,20	1,23	1,26	1,29	1,32	1,36	1,39	13,47

Saldo ogółem	-0,61	-0,67	-0,69	-0,69	-0,72	-0,74	-0,75	-0,76	-0,78	-0,81	-0,83	-8,05
Budżet Państwa	-0,99	-1,10	-1,13	-1,16	-1,19	-1,22	-1,25	-1,28	-1,31	-1,35	-1,38	-13,36
JST	0,05	0,06	0,06	0,07	0,07	0,07	0,07	0,08	0,08	0,08	0,08	0,77
FUS	0,25	0,28	0,29	0,30	0,30	0,31	0,32	0,33	0,34	0,34	0,35	3,41
NFZ	0,06	0,07	0,07	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,09	0,09	0,86
FP	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,11
FS	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,16

Źródła finansowania	Budżet państwa.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	ULC: Wskazane wartości wydatków wynikają z oszacowania potrzeb kadrowych osób zaangażowanych w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego, zwanym dalej „ULC”, w proces nadzoru nad operacjami wykonywanymi przy użyciu SBSP, w tym zwiększenia liczby etatów potrzebnych w szczególności do prowadzenia postępowań w sprawie administracyjnych kar pieniężnych, czynności kontrolnych czy też obsługi zwiększonej liczby spraw w związku z rosnącym rynkiem BSP. Należy podkreślić, że nałożenie na Prezesa ULC nowych zadań nowelizacją ustawy – Prawo lotnicze, która weszła w życie w lutym 2025 r. bez zwiększenia zasobów kadrowych, wiąże się z koniecznością zwiększenia liczby wykonywanych czynności i czasu potrzebnego do obsługi interesantów. Należyte wykonywanie nadanych kompetencji przez organ nadzoru lotniczego wymaga zwiększenia zatrudnienia z uwagi na nowe i pracochłonne zadania nałożone na Prezesa ULC i tym samym mające wpływ na realizację zadań wskazanych w ustawie Prawo lotnicze. Podkreślić należy, że zgodnie z przygotowaną na wczesnym etapie prac nad nowelizacją ustawy – Prawo lotnicze, która weszła w życie w lutym 2025, analizą pracochłonności nowych zadań określona w Ocenie Skutków Regulacji wykazano, że ich realizacja wymagała zatrudnienia w ULC w pierwszych latach działania nowych przepisów siedmiu pracowników, a następnie co dwa lata po dwóch pracowników, aż do osiągnięcia zatrudnienia na poziomie piętnastu pracowników. Mając jednak na uwadze ówczesne stanowisko Ministerstwa Finansów, zmniejszono liczbę planowanych etatów z 7 do 5 w pierwszym półroczu obowiązywania ustawy, dodając w każdym kolejnym roku po jednym etacie, aż do osiągnięcia 15 etatów w ciągu 10 lat obowiązywania ustawy. Taki poziom zatrudnienia zapewniłby poprawne funkcjonowanie nadzoru nad obszarem rozwijającego się rynku BSP. W ostatecznej wersji procedowanej nowelizacji ustawy – Prawo lotnicze wszystkie etaty przeznaczone do wykonywania nowych zadań przez ULC zostały na wniosek Ministerstwa Finansów wykreślone z procedowanych zmian w przepisach. Problemy kadrowe w obszarze BSP zostały dostrzeżone i opisane w raporcie końcowym z audytu standaryzacyjnego przeprowadzonego w ULC przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) w dniach 26.02-01.03.2024 r. Podczas kontroli wykazano niedostateczne zatrudnienie w obszarze nadzoru nad operacjami BSP biorąc pod uwagę bardzo dużą liczbę użytkowników dronów w Polsce oraz specyfikę miejscowego rynku. Plan działań naprawczych zatwierdzony przez EASA zakładał podjęcie działań na rzecz zwiększenia zatrudnienia w obszarze BSP i zapewnienie adekwatnej do ilości zarejestrowanych operatorów BSP liczby pracowników zapewniających nadzór nad bezpieczeństwem operacji lotniczych w tym zakresie Dlatego też obciążenia dla budżetu państwa wynikają z kosztów zwiększenia zatrudnienia w ULC w celu zwiększenia liczby pracowników o 6 etatów w komórkach organizacyjnych zajmujących się sprawami z zakresu wykonywania nadzoru nad operacjami w zakresie BSP i obejmują koszty wynagrodzenia dla nowozatrudnionych osób.

	Jednocześnie projektowane przepisy dotyczące odpowiedzialności za szkody powstałe w związku z przeciwdziałaniem bezprawnym operacjom wykonywanym z użyciem SBSP mogą potencjalnie oddziaływać na sektor finansów publicznych. Wpływ ten ma jednak charakter warunkowy i trudny do oszacowania na etapie projektowania regulacji. Dotychczas nie odnotowano przypadków pozwalających na określenie skali szkód, częstotliwości takich zdarzeń ani przeciętnej wysokości roszczeń związanych z uszkodzeniem albo zniszczeniem BSP lub powstaniem szkody u osób trzecich w następstwie legalnych działań neutralizacyjnych. Brak jest zatem punktu odniesienia pozwalającego na wiarygodne wyliczenie skutków finansowych regulacji. Projektowane rozwiązanie może jednak prowadzić do powstania wydatków po stronie Skarbu Państwa w sytuacjach, w których w związku z legalnym przeciwdziałaniem zagrożeniu ze strony BSP powstanie szkoda wymagająca naprawienia. Jednocześnie regulacja przewidująca możliwość dochodzenia roszczeń zwrotnych wobec podmiotów odpowiedzialnych za powstanie zagrożenia albo za bezprawne wykonanie operacji ogranicza ryzyko ostatecznego obciążenia sektora finansów publicznych całością kosztów takich zdarzeń. Skutki finansowe będą zależne od liczby przypadków użycia środków neutralizacji, rodzaju zastosowanych środków, wartości uszkodzonego mienia, zakresu szkód wyrządzonych osobom trzecim oraz możliwości skutecznego dochodzenia roszczeń regresowych.
--	---

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

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	przedsiębiorstwa, rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe – koszty z tytułu opłat lotniczych							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Wpływ pozytywny – możliwość konkurencji z innymi podmiotami na rynku UE bez dodatkowych barier administracyjnych.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Wpływ pozytywny – możliwość konkurencji z innymi podmiotami na rynku UE bez dodatkowych barier administracyjnych.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Wpływ pozytywny – możliwość wykorzystywania nowych technologii w życiu codziennym.						
Niemierzalne		Większa obecność polskich podmiotów na wspólnotowym rynku usług z wykorzystaniem BSP. Wpływ stref geograficznych dla SBSP na poziom bezpieczeństwa ruchu lotniczego.						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Rynek SBSP w Polsce obejmuje producentów sprzętu, dostawców oprogramowania, podmioty świadczące usługi z użyciem BSP, podmioty rozwijające rozwiązania antydronowe oraz przedsiębiorców oferujących usługi wspierające planowanie, wykonywanie i dokumentowanie operacji. Z dostępnych publicznie analiz branżowych						

	wynika, że jest to sektor złożony z podmiotów o zróżnicowanym profilu działalności, obejmującym w szczególności produkcję, usługi, handel oraz działalność badawczo-rozwojową. Według Indeksu Mikromakro 2025 łączne przychody analizowanych 100 firm z sektora systemów bezzałogowych i antydronowych przekraczają 4,1 mld zł, przy czym przychody bezpośrednio dronowe oszacowano na około 790 mln zł. Projektowane regulacje mogą oddziaływać na przedsiębiorców działających w sektorze BSP przede wszystkim przez uporządkowanie warunków wykonywania określonych operacji oraz zwiększenie przewidywalności otoczenia regulacyjnego. Dotyczy to w szczególności podmiotów wykonujących operacje w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, przedsiębiorców świadczących usługi inspekcyjne, pomiarowe, monitoringowe, ratownicze lub związane z ochroną infrastruktury, a także podmiotów realizujących usługi na rzecz administracji publicznej lub operatorów infrastruktury. Projekt nie wprowadza nowych danin ani powszechnych obowiązków finansowych dla przedsiębiorców z sektora BSP. Przewidywany wpływ regulacji ma przede wszystkim charakter organizacyjny i regulacyjny. Uporządkowanie zasad wykonywania operacji, doprecyzowanie wymagań dotyczących kwalifikacji pilotów, stref geograficznych oraz zgłaszania operacji powinno ograniczyć niepewność co do obowiązków ciążących na operatorach i pilotach BSP. Może to ułatwić planowanie działalności gospodarczej oraz wykonywanie operacji zgodnie z wymaganiami bezpieczeństwa. Projektowane rozwiązania mogą mieć znaczenie również dla małych i średnich przedsiębiorców, którzy stanowią istotną część rynku usług BSP. Bardziej jednoznaczne określenie wymagań prawnych może ograniczyć koszty związane z interpretacją przepisów i przygotowaniem operacji, w szczególności tam, gdzie obecne obowiązki mają charakter nadmiernie szeroki albo nie są bezpośrednio powiązane z poziomem ryzyka danej operacji. Regulacje będą istotne także dla podmiotów publicznych oraz podmiotów wykonujących zadania lub usługi w interesie publicznym, w szczególności w obszarze bezpieczeństwa, ratownictwa, zarządzania kryzysowego, ochrony środowiska, monitoringu infrastruktury oraz zapewnienia ciągłości usług publicznych. Projektowane przepisy mają umożliwić szersze wykorzystanie BSP w takich działaniach, przy jednoczesnym zachowaniu wymagań dotyczących bezpieczeństwa operacji, kwalifikacji personelu oraz koordynacji korzystania z przestrzeni powietrznej. Projektowane regulacje nie powinny wywierać bezpośredniego wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, osób niepełnosprawnych oraz osób starszych. Pośrednio rozwój usług z wykorzystaniem BSP może wspierać sprawniejsze wykonywanie niektórych zadań publicznych, w szczególności w obszarze bezpieczeństwa, ratownictwa, ochrony środowiska i monitoringu infrastruktury, jednak projekt nie wprowadza rozwiązań adresowanych bezpośrednio do tych grup.
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu	
☐ nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy

☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☒ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☒ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy
Zgodnie z projektowaną regulacją stosowane będą w szczególności następujące procedury: 1) w zakresie właściwości Prezesa ULC: a) procedura wydania decyzji administracyjnej zmianę warunków albo cofnięcie wyznaczenia w strefy geograficznej dla SBSP w całości lub w części, b) procedura wydania decyzji nakazowej w sprawach nakładania administracyjnych kar pieniężnych.	
9. Wpływ na rynek pracy	
Projektowana regulacja będzie miała pozytywny wpływ na rynek pracy. Rozwój zastosowań BSP otwiera zapotrzebowanie na nowe specjalizacje w administracji publicznej i w biznesie.	
10. Wpływ na pozostałe obszary	
☐ środowisko naturalne ☒ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	☐ demografia ☒ mienie państwowe ☐ inne:
	☒ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Skutkiem wprowadzenia nowych przepisów będzie poprawa przewidywalności i czytelności zasad wykonywania operacji z użyciem BSP, w szczególności w strefach geograficznych, oraz zwiększenie proporcjonalności systemu sankcji. Ułatwi to legalne wykonywanie operacji (zwłaszcza przez mikro, małych i średnich przedsiębiorców), ograniczy liczbę niezamierzonych naruszeń i pozwoli organom nadzoru koncentrować działania na zdarzeniach o realnym znaczeniu dla bezpieczeństwa.
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
Wykonanie przepisów ustawy nastąpi z dniem wejścia w życie projektowanych regulacji.	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
Ewaluacja efektów nowych regulacji prawnych nie jest konieczna. Niezależnie od powyższego efekty nowych rozwiązań dla rynku systemów BSP, w tym operatorów SBSP, zostaną przeanalizowane przez ULC w ramach wewnętrznej oceny funkcjonowania regulacji, z zastosowaniem kryterium skuteczności, efektywności, użyteczności i trwałości w odniesieniu do najistotniejszych kwestii objętych regulacją. W szczególności analizowane będą: liczba i struktura zgłoszeń operacji w strefach geograficznych (check-in), liczba stwierdzonych naruszeń i nałożonych kar z rozbiciem na typy naruszeń, czas prowadzenia postępowań oraz liczba interwencji dotyczących zmiany warunków lub cofnięcia wyznaczenia strefy geograficznej. Dzięki ewaluacji możliwe będzie dokonanie oceny, czy przyjęte rozwiązania służą rozwojowi branży systemów BSP oraz zwiększeniu bezpieczeństwa tych operacji dla osób trzecich. Ponadto Prezes ULC będzie sprawował bieżący nadzór nad operatorami SBSP, opierając się m.in. na dokumencie rekomendowanym przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) w Akceptowalnych Sposobach Spełniania Wymagań oraz Materiałach Doradczych (AMC/GM) do przepisów rozporządzenia wykonawczego: „Praktyki w zakresie nadzoru opartego na ryzyku”. Powyższy dokument podkreśla związek między nadzorem opartym na ryzyku a systemem zarządzania bezpieczeństwem, systemem zarządzania zmianami, ogólną wydajnością organizacji i cyklami nadzoru oraz opisuje wzajemne powiązania, dostępność i wymianę danych.	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	

Brak
