

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

**Komisja
Infrastruktury**

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
LOTNICTWA CYWILNEGO
(NR 9)
z dnia 5 grudnia 2025 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury – podkomisji stałej do spraw lotnictwa cywilnego (nr 9)

5 grudnia 2025 r.

Podkomisja stała do spraw lotnictwa cywilnego, obradująca pod przewodnictwem posła **Kamila Wnuka (Polska2050)**, przewodniczącego podkomisji, i **Lucjana Marka Pietrzczyka (KO)**, zastępcy przewodniczącego podkomisji, rozpatrzyła:

– **informację ministra infrastruktury na temat wpływu ustawy z dnia 24 stycznia 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze na funkcjonowanie rynku bezzałogowych statków powietrznych.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Jadwiga Żandarska** dyrektor Departamentu Lotnictwa Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, gen. bryg. **Krzysztof Stobiecki** pełnomocnik ministra obrony narodowej do spraw lotnictwa wraz ze współpracownikami, **Tomasz Biczuk** doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Rafał Marczewski** zastępca prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej wraz ze współpracownikami, **Paweł Szymański** dyrektor Departamentu Bezzałogowych Statków Powietrznych Urzędu Lotnictwa Cywilnego, **Maciej Margas** fotograf lotniczy, właściciel Margas Media, Polska on Air, **Karol Chodyna** właściciel wypożyczalni dronów, kamer sportowych i innych sprzętów – Dronajmij oraz **Grzegorz Zawistowski** komercyjny operator drona.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Osiak** i **Patrycja Wierzbicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Lucjan Marek Pietrzczyk (KO):

Szanowni państwo, przepraszamy bardzo, ale wystąpiły wydarzenia, które spowodowały, że nie ma pana przewodniczącego Wnuka. On za chwilę tutaj powinien być, a ja awaryjnie przewodniczę z posiedzenia innej jeszcze komisji.

Witam wszystkich bardzo serdecznie i otwieram posiedzenie podkomisji do spraw lotnictwa cywilnego Komisji Infrastruktury. Witam zaproszonych gości.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia zgodnie z przedstawionym porządkiem będzie informacja ministra infrastruktury na temat wpływu ustawy z dnia 24 stycznia 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo Lotnicze na funkcjonowanie rynku bezzałogowych statków powietrznych.

Witam serdecznie wszystkich gości. Pozwólcie państwo, że wymienię zgodnie z imieniem, nazwiskiem i pełnioną funkcją: pani Jadwiga Żandarska, dyrektor Departamentu Lotnictwa z Ministerstwa Infrastruktury, pan Sławomir Trejda, naczelnik wydziału w Departamencie Lotnictwa MI, pan Jakub Winiarski, specjalista w Departamencie Lotnictwa MI, pani Aleksandra Detyniecka, specjalista w Departamencie Lotnictwa MI, pan Krzysztof Stobiecki, generał brygady, pełnomocnik ministra obrony narodowej do spraw lotnictwa, Ministerstwo Obrony Narodowej, pan pułkownik Krzysztof Tarnowski, zastępca szefa Zarządu Bezzałogowych Powietrznych Systemów Uzbrojenia w Inspektoracie Wojsk Bezzałogowych Systemu Uzbrojenia, Ministerstwo Obrony Narodowej, pan Rafał Marczewski, zastępca prezesa do spraw żeglugi powietrznej, pan Maciej Włodarczyk, kierownik Ośrodka Rozwoju UTM, pani Sylwia Woźniewska, radca prawny z PAŻP, pani Martyna Ryś-Wilgus, główny specjalista do spraw prawnych, również PAŻP, pan Paweł Szymański, dyrektor Departamentu Bezzałogowych Statków Powietrznych ULC, pan Tomasz Biczuk, doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury NIK, pan Maciej Margas, fotograf lotniczy Margas Media, Poland on Air, Karol Chodyna, właściciel wypożyczalni dronów, kamer sportowych i innych sprzętów Dronajmij, pan Grzegorz Zawistowski, fotograf dronowy.

Jest pan przewodniczący Kamil Wnuk i przekazuję.

Jesteśmy w tym punkcie posiedzenia.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050):

Na wstępie chciałbym państwa serdecznie przeprosić za moje spóźnienie. To niestety było związane z innymi obowiązkami, które miały się odbyć wcześniej, ale przez tajne posiedzenie Sejmu, które było w ostatniej chwili przygotowane – bardzo ważne informacje – wszystkie spotkania się przesunęły. Niestety nie zdążyliśmy państwa poinformować o tym odpowiednio wcześniej, za co serdecznie przepraszam. Przepraszam, to jest tylko i wyłącznie moja wina. Jestem świadomy, że państwo macie wiele obowiązków, i mam nadzieję, że te pół godziny nadrobimy jeszcze w czasie dzisiejszego spotkania.

Chciałbym serdecznie podziękować wszystkim państwu za przybycie na posiedzenie podkomisji, ponieważ mieliśmy wiele próśb i apeli od środowiska osób, które obsługują drony, w stosunku do nowego projektu nowelizacji ustawy – Prawo lotnicze, które nie tak dawno weszło w życie.

Minęło tak naprawdę troszkę czasu od tego momentu, stąd też są pytania, wątpliwości i po to dzisiaj to posiedzenie podkomisji, żebyśmy mogli sobie w gronie osób zainteresowanych porozmawiać, przedstawić argumenty, jak funkcjonuje ta sytuacja, jak działa. Mam nadzieję, że uda się dzisiaj odpowiedzieć na pytania, które są przede wszystkim od czynnika społecznego, uda się w tym temacie porozmawiać.

Tak że jeszcze raz serdecznie państwu dziękuję za przybycie na to posiedzenie i żeby już przystąpić jak najszybciej do pracy, przejdźmy realizacji porządku dziennego.

Nie mamy chyba pana ministra, ale mamy tutaj dosyć szerokie przedstawicielstwo, to prosiłbym właśnie o zabranie głosu przedstawiciela Ministerstwa Infrastruktury i przedstawienie bieżącej informacji, a później otworzymy dyskusję i będzie głos także dla czynnika społecznego. Ja też państwa od razu przeproszę, bo w trakcie posiedzenia będzie trwało głosowanie, za chyba 45 minut, ale jeżeli nie wyczerpiemy tematu, to pozwolę sobie wyjść z kolegą dosłownie na 15 minut i będzie piętnastominutowa przerwa, a później, jak będzie taka potrzeba, wrócimy i będziemy wówczas kontynuować posiedzenie. Zawczasu państwa o tym informuję.

W takim razie oddaję głos do Ministerstwa Infrastruktury.

Dyrektor Departamentu Lotnictwa Ministerstwa Infrastruktury Jadwiga Żandarska:

Dzień dobry państwu. Panie przewodniczący, panie pośle, szanowni państwo, w imieniu ministra infrastruktury zaprezentuję dzisiaj stanowisko dotyczące wpływu ustawy – Prawo lotnicze na rynek dronowy, powszechnie nazywany.

Kilka słów wstępu. Jeżeli chodzi o tę ustawę, potrzeba jej wdrożenia była oczywista, wynikająca z przepisów europejskich, jak wiemy. Ustawa była już gotowa de facto w 2023 r., ale z uwagi na to, że nastąpiła dyskontynuacja prac Sejmu, w nowej kadencji Sejmu podjęliśmy prace legislacyjne i przystąpiliśmy do procedowania tego projektu w takim kształcie, w jakim on był już uzgodniony. Ten projekt był wcześniej szeroko uzgadniany ze stroną rządową, zawierał właśnie regulacje w szczególności dotyczące rozwiązań dotyczących używania dronów przez siły zbrojne, przez Policję, przez różnego rodzaju służby.

Natomiast na pewno pewnym mankamentem tego projektu było to, że nie poddaliśmy go konsultacjom społecznym z uwagi na pilność potrzeby wprowadzenia tego projektu. Mamy pełną świadomość, że ta ustawa będzie podlegała dalszej ewolucji i, krótko mówiąc, przymierzamy się już do zmiany niektórych zapisów, które zgłasza nam właśnie czynnik społeczny. Widzimy już z praktyki stosowania, że te przepisy nie do końca odzwierciedlają potrzeby rynku, być może w niektórych obszarach są zbyt restrykcyjne. Spełniają świetnie potrzeby bezpieczeństwa, natomiast jeżeli chodzi właśnie o oddziaływanie na rynek, zauważyliśmy, że jest jakieś pole do negocjacji czy po prostu pewnych ustępstw – tak to nazwę.

Tak ogólnie, jakie obszary uregulowała ta ustawa? Wiadomo, że przede wszystkim podział kompetencji między prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego a Polską Agencją Żeglugi Powietrznej, kwestię certyfikacji, szkoleń, możliwości neutralizacji – nazwę to tak – dronów, które są zagrożeniem dla bezpieczeństwa i porządku publicznego.

Oczywiście strona społeczna w dyskusjach zgłosiła nam kwestie związane z nadmiarowo restrykcyjnym podejściem do kar. Widzimy, że ten obszar być może powinien ulec dostosowaniu wymiaru kar do wagi naruszeń zgodnie z taką koncepcją, którą już przyjęliśmy w Ministerstwie Infrastruktury. Tak więc w tym obszarze z pewnością widzimy potrzebę dokonania zmian. Jak również kwestia odpowiedzialności cywilnej za ubezpieczenia – w niektórych obszarach również widzimy, że powinno to być dostosowane do rodzaju operacji.

To jest ogólnie to, co z praktyki stosowania już zauważyliśmy. Jeśli chodzi o szczegółowe stanowisko, to pozwolę sobie oddać teraz głos panu naczelnikowi Sławomirowi Trejdzie, który zaprezentuje stanowisko bardziej szczegółowe.

Naczelnik wydziału w Departamencie Lotnictwa Ministerstwa Infrastruktury Sławomir Trejda:

Dzień dobry państwu. Panie przewodniczący, szanowni państwo, pani dyrektor już tutaj wspominała...

Przepraszam, przedstawię się. Naczelnik Wydziału Rozwoju Lotnictwa Cywilnego Sławomir Trejda, Departament Lotnictwa.

Celem wprowadzenia ustawy z 24 stycznia była nowelizacja ustaw, było dostosowanie do przepisów prawa krajowego i prawa Unii Europejskiej dotyczących BSP. Tutaj mówimy o rozporządzeniu 218/1139 oraz rozporządzeniach wykonawczych do tego, czyli 219/945 i 219/947.

Należy podkreślić, że ustawa w szczególności określała to, co wspomniała już też pani dyrektor – podział kompetencji i zadań między prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego a Polską Agencją Żeglugi Powietrznej: zasady wykonywania operacji z użyciem systemu BSP, wyznaczania przedłużania obowiązywania i ponownego wyznaczania przez PAŻP stref geograficznych dla systemu BSP, sposób prowadzenia przez prezesa ULC rejestru operatorów systemu BSP, zasady przeprowadzania szkoleń i egzaminów pilotów BSP, dokumenty potwierdzające posiadanie kwalifikacji pilota BSP i uprawniające do wykonywania operacji BSP, a także ich tryb przedłużania, zawieszenia, jak też cofania.

Kolejnym elementem było określenie zasad zapobiegania bezprawnemu wykonywaniu operacji z użyciem BSP, w tym przyznanie określonym podmiotom prawa do niszczenia, unieruchamiania BSP albo przyjęcia kontroli nad jego lotem, jak również sankcje za nieprzestrzeganie przepisów zawartych w ustawie i tutaj też element zgłaszania przez aplikację operacji systemu w BSP.

To, co też pani dyrektor wspomniała, po pierwsze, oprócz wcześniej wymienionej konieczności dostosowania do przepisów europejskich ustawa odpowiadała w tym momencie na wyraźne i pilne potrzeby resortu obrony narodowej w zakresie rozszerzenia możliwości wykonywania operacji dużych bezzałogowych statków powietrznych. Ustawa ta pozwoliła na wykonywanie lotów poza przestrzeniami wysegregowanymi, co było bardzo istotne w tej sytuacji geopolitycznej. Wojsko nie musiało już sygnalizować swoich operacji stronie przeciwnej, może wykonywać loty na równi z cywilnymi statkami powietrznymi, te loty są tylko na podstawie złożonego planu lotu. Tak że chciałbym podkreślić, że jest to duże osiągnięcie, przełomowe na poziomie europejskim, bo nie wszystkie państwa były w stanie osiągnąć taki poziom integracji w przestrzeni powietrznej. To, co zrobiło wojsko czy też lotnictwo państwowe, jest to furtka też dla przyszłości lotnictwa cywilnego i te doświadczenia na pewno powinny być w sposób skuteczny wykorzystane w przyszłości dla lotów komercyjnych, cywilnych.

Dodatkowo wobec rosnącej skali zagrożeń związanych z potencjalnym wykorzystaniem dronów do działań bezprawnych, od incydentów w rejonie lotnisk po zagrożenia dla infrastruktury krytycznej, konieczne było doprecyzowanie kompetencji organów odpowiedzialnych za wykrywanie, identyfikację, neutralizację oraz stworzenie jasnych ram prawnych dostosowania środków przeciwdziałania.

Po drugie, ustawa ta była potrzebna, aby wprowadzić przepisy dotyczące eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych. Chodzi tu o uregulowanie kategorii otwartej i szczególnej, ale też stworzenie w prawie krajowym fundamentów dla wyznaczania stref geograficznych oraz integracji informacji o lotach BSP z systemami Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Z punktu widzenia rynku oznaczało to podniesienie poziomu przewidywalności i bezpieczeństwa, operatorzy zyskali wyraźne odniesienie do prawa unijnego, a państwo – narzędzie do zarządzania ruchem bezzałogowym w sposób zgodny z tendencjami europejskimi, ogólnie z europejską architekturą regulacyjną.

Jak wszyscy wiemy, projekt ten był przygotowywany przez wiele lat, był wielokrotnie uzupełniany, modyfikowany, także szeroko uwzględniony międzyresortowo z udziałem resortów odpowiedzialnych za obronność, bezpieczeństwo i infrastrukturę, cyfryzację i inne obszary istotne z punktu widzenia państwa. Taki sposób procedowania pozwolił uwzględnić liczne potrzeby administracji rządowej i nadawał ustawie charakter swoistego wspólnego mianownika dla wielu polityk publicznych, w szczególności w zakresie obronności, ochrony przed zagrożeniami hybrydowymi.

Ale niestety z drugiej strony trzeba wskazać, że proces ten miał również swoje ograniczenia. Z perspektywy środowiska cywilnego rynku BSP istotne jest to, że nie przeprowadzono szerokich konsultacji publicznych z branżą dronową i innymi interesariuszami rynku. O ile uwzględnienie międzyresortowe pozwoliło dobrze na ówczesną chwilę odzwierciedlić potrzeby państwa w obszarze bezpieczeństwa, o tyle brak pogłębionego dialogu ze stroną społeczną utrudnił pełne rozpoznanie przyszłych skutków gospodarczych i operacyjnych dla mikro-, małych, jak również średnich operatorów cywilnych.

Z perspektywy Ministerstwa Infrastruktury ustawa przyniosła dla cywilnego rynku szereg realnych korzyści: uporządkowała podstawy regulacyjne, podniosła poziom bezpieczeństwa, doprecyzowała rolę operatorów i pilotów, a także dała impuls do profesjonalizacji rynku. Jednocześnie doświadczenie praktyczne pokazało wyraźnie, że w wielu kluczowych obszarach przyjęte rozwiązania są postrzegane jako nie w pełni proporcjonalne do ryzyka i skali działalności cywilnych operatorów, co bezpośrednio wpływa na warunki prowadzenia biznesu.

Najsilniej jest to widoczne w odniesieniu do systemu kar. Wprowadzenie wysokich sankcji administracyjnych ma oczywiście uzasadnienie prewencyjne i porządkujące, jednak w praktyce relacja pomiędzy charakterem naruszenia a potencjalną sankcją bywa odbierana jako nieadekwatna, zwłaszcza w przypadku mniejszych operatorów oraz uchybień o charakterze formalnym, które nie mają istotnego wpływu na bezpieczeństwo.

Podobne zastrzeżenie dotyczy obowiązków ubezpieczeniowych. Ich istnienie co do zasady jest zasadne, ale skala i konstrukcja niektórych wymogów powodują, że stają się one dla części operatorów kosztem trudnym do udźwignięcia, niewspółmiernym do charakteru i ryzyka wykonywanych operacji. W szczególności dotyczy to podmiotów, które prowadzą powtarzalne operacje niskiego ryzyka na terenach oddalonych od gęstej zabudowy i infrastruktury, takie jak inspekcje, fotografia czy praca w terenie.

Trzecim obszarem, na który rynek zwraca uwagę, są obowiązkowe zgłoszenia, w tym mówimy tutaj o zgłoszeniach – tzw. check-iny – w systemach teleinformacyjnych. Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu lotniczego jest oczywiste, że zgłaszanie i korzystanie z odpowiednich systemów jest niezbędne w przestrzeni kontrolowanej w rejonie lotnisk czy w obszarach o dużej gęstości ruchu i szczególnej wrażliwości. Problem pojawia się tam, gdzie zgłaszanie każdej operacji obejmuje również loty o niskim poziomie ryzyka, wykonywane z dala od infrastruktury lotniczej i obiektów wrażliwych. Z punktu widzenia operatora oznacza to dodatkową biurokrację, wymogi techniczne, które w praktyce mogą stanowić w opinii rynku nieuzasadnioną barierę dla prostych, bezpiecznych operacji, nieprzynoszącą proporcjonalnej korzyści dla bezpieczeństwa w przestrzeni powietrznej.

Wszystkie te zastrzeżenia pojawiają się przy pełnej świadomości, że priorytetem pozostaje nadal bezpieczeństwo, zarówno w wymiarze lotniczym, jak i ogólnopaństwowym. W naszej ocenie problem nie polega na samym istnieniu wymogów w obszarze sankcji, ubezpieczeń czy zgłoszeń, lecz na tym, że ich obecny kształt ma może charakter zbyt jednolity i niewystarczająco uwzględnia różnicowanie ryzyk i modeli działalności na rynku bezzałogowych statków powietrznych. W efekcie przepisy, które dobrze spełniają rolę w środowisku wysokiego ryzyka, mogą w opinii rynku okazywać się nadmiernie dotkliwe w segmentach działalności o niższym ryzyku, a więc tam, gdzie mówimy o zwykłej, codziennej pracy mniejszych operatorów BSP.

Jednocześnie Ministerstwo Infrastruktury, dostrzegając i rozumiejąc trudności związane z praktycznym dostosowaniem niektórych przepisów ustawy, deklaruje otwarcie prac nad zmianą ustawy – Prawo lotnicze w części dotyczącej rynku BSP. Chodzi tu w szczególności o doprowadzenie do większej proporcjonalności systemu kar, dostosowanie wymogów ubezpieczeniowych do rzeczywistego ryzyka i skali działalności oraz bardziej zróżnicowane podejście do obowiązków zgłoszeniowych w zależności od środowiska i profilu operacji. Ale również widzimy potrzebę uwzględnienia postulatów ze strony Ministerstwa Obrony Narodowej, jak również służb, które również widzą konieczność nowelizacji obecnej ustawy – Prawo lotnicze.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, dziękuję, skończyłem.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050):

Dziękuję.

Jeżeli chodzi o zaproszonych gości, ktoś ze służb chciałby zabrać teraz głos, czy oddam głos stronie społecznej, a później poproszę państwa też o odpowiedź, dobrze?

Szanowni panowie, widzę, że tutaj siedzicie na końcu. Proszę się przedstawić i udzielać państwu głosu, tylko proszę też o zwięzłe wypowiedzi.

Prawy przycisk trzeba nacisnąć. O, tak będzie słychać.

Fotograf lotniczy, właściciel Margas Media, Polska on Air, Maciej Margas:

O, wspaniale. Dzień dobry państwu, witam pana przewodniczącego. My, jako strona społeczna, przygotowaliśmy przede wszystkim wniosek, który myślę, że za chwilę złożę na ręce przewodniczącego podkomisji.

Wiele z rzeczy, które przed chwilą usłyszeliśmy, to są rzeczy, na które my, jako środowisko, również zwracamy uwagę i które tutaj zapisaliśmy. Natomiast wydaje mi się, że warto, żebyśmy jako strona społeczna poruszyli po prostu też parę kwestii po swojemu i z naszej perspektywy.

Przede wszystkim naszą uwagę jest to, że konsultacje społeczne nie zostały przeprowadzone mimo długiego czasu procedowania tej ustawy. Wiemy oczywiście, że w międzyczasie zmieniła się kadencja Sejmu, natomiast w ocenie naszej, ocenie środowiska... Ta ustawa miała zostać wprowadzona pilnie, a jej wprowadzenie trwało kilka lat i brak konsultacji społecznych w naszej ocenie jednak nie jest w żaden sposób uzasadniony.

Po drugie, przepisy, które wynikają z nowelizacji ustawy – Prawo lotnicze stwarzają bariery prawne i ekonomiczne dla profesjonalistów, zawierają martwe przepisy, niekiedy niemożliwe do spełnienia w realiach operacyjnych, które oczywiście mogą dobrze wyglądać na papierze, jednak w rzeczywistości po prostu nie pasować do rzeczywistości oraz nie chronią w pełni obywateli. To jest kwestia najświeższa, tak naprawdę, czyli rozporządzenie ministra finansów w kwestii ubezpieczenia OC.

Przygotowaliśmy tabelę – tutaj mamy wymieniony problem oraz proponowaną zmianę. Nie wiem, czy powinienem to wszystko przeczytać, natomiast na pewno przeczytam nasze diagnozy, co jest problemem w nowelizacji.

Jeżeli chodzi o ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, przepisy krajowe pozwalają na automatyczne wyłączenie odpowiedzialności ubezpieczyciela OC nawet w przypadku drobnych naruszeń prawa, co marginalizuje ochronę poszkodowanych obywateli i zniechęca do ubezpieczenia, mimo że jest ono obowiązkowe dla dronów cięższych niż 250 g. To znaczy, ubezpieczenie OC powinno przede wszystkim chronić interesy osób poszkodowanych, natomiast w obecnym kształcie tego rozporządzenia, dokładnie tam jest zapis 2, myślnik 4, wynika z niego, że ubezpieczyciel może odmówić wypłaty odszkodowania w sytuacji, w której „wskutek wykonywania operacji z naruszeniem przepisów prawa krajowego, wspólnotowego lub międzynarodowego dotyczącego zasady wykonywania operacji z wykorzystaniem systemu” BSP. Wydaje nam się, że to stoi w zupełnej sprzeczności z samą istotą ubezpieczenia OC, które powinno chronić przede wszystkim osoby poszkodowane, a w obecnym brzmieniu tego rozporządzenia może dojść do sytuacji, w której osoba poszkodowana po prostu nie dostanie odpowiedniego odszkodowania, ponieważ osoba, która jest winna temu naruszeniu przepisów, na przykład nie będzie mogła, że tak powiem, się wypłacić.

Po drugie, system oraz taryfikator kar za naruszenie przepisów. Zgadza się ze stanowiskiem ministerstwa, że sposób sformułowania tych kar jest nieproporcjonalny do skali naruszeń. Myślimy, że to, że te kwoty są stałe, a nie przedstawiają chociażby widełek albo jakiegoś zakresu kar, jest zdecydowanie zbyt restrykcyjne, ponieważ zgodnie z tym, jak brzmią te zapisy obecnie, wystarczy przekroczenie wysokości lotu dronem o 1 metr ponad limit i już może to skutkować nawet wielotysięcznymi karami – 12 tys. zł co najmniej. Tak więc to również na pewno jest zbyt restrykcyjne.

A po drugie, te przepisy zezwalają również na nakładanie się kar administracyjnych z karami, które mogą wynikać z procesów sądowych. Czyli za proste naruszenie czy nawet za to, o czym było przed chwilą też wspomniane, za niezgłoszenie lotu w strefie niekontrolowanej, potencjalnie może grozić kara administracyjna oraz proces sądowy. Wydaje mi się, że to również nie zachęca w ogóle do zgłoszenia tych lotów, co stoi w sprzeczności z istotą dbania o bezpieczeństwo.

Po trzecie, wpływ na szkolenia i kompetencje. Obecny system nie daje możliwości, a tym bardziej sensu podnoszenia kompetencji przez pilotów. Szkolenia certyfikowane, na przykład na kategorię STS, nie przekładają się na większe możliwości operacyjne ani łagodniejsze traktowanie w strefach geograficznych w stosunku do darmowych szkoleń online A1, A2.

Kwestia dotycząca lotów FPV. Obowiązek posiadania obserwatora wyklucza samotne treningi takich lotów na prywatnych terenach, co hamuje rozwój branży sportowej i treningowej, a w rzeczywistości nie stanowi żadnego zagrożenia dla otoczenia.

Oraz pkt 6 – nadmiernie restrykcyjna interpretacja wymogów bezpieczeństwa przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej w geostrefach marginalizuje uprawnienia A2. W najbardziej wrażliwych strefach jedyną opcją jest kosztowna biurokratyczna kategoria szczególna, a jak wiemy, uzyskanie zezwolenia na nią wiąże się z opłatami i długim procesem, również niewspółmiernym do zagrożenia.

Dlatego my jako strona społeczna, wnosimy o podjęcie konkretnych działań, przede wszystkim tego, żeby zostały zorganizowane w końcu konsultacje społeczne, w których wzięliby udział przedsiębiorcy, piloci, całe środowisko dronowe, które – jak wiemy – w Polsce jest bardzo szerokie i obserwowało postęp prac nad nowelizacją już od długiego czasu. Uchwalenie dezyderatu do Ministerstwa Infrastruktury i prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z żądaniem podjęcia pilnych prac legislacyjnych w celu wdrożenia zmian, o których mówiliśmy, monitoring tych prac.

To w zasadzie tyle. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050):

Dziękuję za ten głos.

Może byśmy dali jeszcze głos następnym panom, jeżeli oczywiście chcecie zabrać głos, i później poproszę ministerstwo.

Właściciel wypożyczalni dronów, kamer sportowych i innych sprzętów Dronajmij Karol Chodyna:

Dzień dobry. Przede wszystkim chciałbym podziękować za zaproszenie nas, bo tak jak cały czas będziemy to podkreślać, nigdy nie zostaliśmy zaproszeni na żadne konsultacje.

Ogólnie przygotowywane tutaj propozycje...

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050):

Przepraszam, prosiłbym, żeby pan, który się wypowiadał pierwszy, wyłączył mikrofon.

Prosiłbym też o przedstawienie się. Dziękuję.

Właściciel wypożyczalni dronów, kamer sportowych i innych sprzętów Dronajmij Karol Chodyna:

Dzień dobry, raz jeszcze w takim razie. Karol Chodyna. Tak jak zostaliśmy przedstawieni, strona społeczna.

Nie byliśmy w żaden sposób informowani o prowadzonych pracach. Faktycznie te przepisy były prowadzone już od kilku lat, a te zmiany, które w tej chwili proponujemy, są, można by powiedzieć, wierzchołkiem góry lodowej, bo tych przepisów jest bardzo dużo, a ich poziom skomplikowania nie pozwala na to, żebyśmy przedstawili to w przeciągu tych kilku minut. Tak więc chcielibyśmy, ogólnie rzecz biorąc, przede wszystkim mieć możliwość głosu w wielu ważnych dla nas sprawach – przede wszystkim również dla wielu osób jest to źródło utrzymania.

Z mojej strony chciałbym dodać, właśnie tak jak kolega wspomniał o lotach, przede wszystkim FPV w formie treningowej. Myślę, że jest to w szczególności również ważny temat, ponieważ tak jak jest wspomniane, nawet na własnej prywatnej posesji nie możemy przeprowadzić prostego szkolenia bez przysłowiowego obserwatora, co myślę, że można by załatwić jakimkolwiek odstępstwem, tak żebyśmy mogli rozwijać tę branżę, która – jak wszyscy doskonale wiemy – na chwilę obecną jest branżą pożądaną w wielu kwestiach.

Dziękuję bardzo serdecznie za zaproszenie. To wszystko.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050):

Dziękuję. Proszę, następna osoba.

Komercyjny operator drona Grzegorz Zawistowski:

Dzień dobry, Grzegorz Zawistowski. Chciałbym w ogóle podziękować panu Kamilowi Wnukowi, że udało się trochę tak va banque zaprosić nas, doprowadzić troszkę do konsultacji społecznych, że możemy po prostu być tutaj na posiedzeniu podkomisji. Wielkie ukłony właśnie dla pana Kamila Wnuka.

Moim największym konikiem, który mnie właśnie zmotywował do działania, było OC. Zapis pkt 4 po prostu woła o pomstę do nieba w mojej opinii, gdyż nie chroni ani obywateli, ani operatorów dronów – chroni tylko i wyłącznie, w mojej opinii, ubezpieczalnie.

I też druga rzecz – żeby właśnie troszkę bardziej ulepszyć prawo dotyczące FPV. Może by się dało po prostu porozmawiać z EASA, gdyż – jak wiemy – za wschodnią granicą FPV to są kluczowe, po prostu, sposoby do obrony. Wiemy też, że właśnie część wojska teraz kupuje różne drony FPV. A u nas od 1 stycznia 2026 r. praktycznie będzie to zakazane, gdy nie weźmiemy ze sobą jakiegoś drugiego operatora. To będzie powodować, że będzie to po prostu schodzić do szarej strefy, co będzie też powodowało, że OC tym bardziej nie będzie obowiązywać przy FPV.

Dziękuję bardzo, i tyle.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050):

Dziękuję.

Czy jeszcze tu ktoś z państwa chce zabrać głos? Nie widzę.

W takim razie za chwilę oddam głos Ministerstwu Infrastruktury i zaproszonym tutaj służbom. Natomiast w pierwszej kolejności jeszcze ja też trochę to skomentuję.

Szanowni państwo, jeżeli chodzi o dzisiejsze posiedzenie podkomisji... Jeszcze raz dziękuję za udział, za liczne uczestnictwo. Wiem też, że pan minister nie mógł dzisiaj uczestniczyć osobiście ze względów obiektywnych, akurat ta nieobecność jest bardzo mocno usprawiedliwiona. Ale myślę, że pani dyrektor uczestniczy we wszystkich posiedzeniach, też w tych dotyczących lotnictwa cywilnego, czy to Komisji Infrastruktury, czy podkomisji i jest na bieżąco też ze wszystkimi działaniami ministerstwa w tym zakresie.

Jeżeli chodzi o konsultacje społeczne tej ustawy, to ja też jestem od niedawna tak naprawdę, wcześniej to trwało kilka lat, tak że nie wiem, jak to wcześniej wyglądało. Natomiast rzeczywiście w takiej proceduralnej formie te konsultacje były, tylko że one były z organizacjami skupiającymi dane środowiska, a rzeczywiście mało było możliwości uczestniczyć bezpośrednio w tych konsultacjach jako tylko pojedyncza osoba. Ale właśnie m.in. po to jest posiedzenie podkomisji, żeby głos każdego, kto jest z tego środowiska, mógł wybrzmieć i żeby też druga strona mogła usłyszeć ten głos z perspektywy tych osób, których ustawa dotyczy.

Wszystkim nam zależy, żeby to funkcjonowało jak najlepiej, ale jest też druga strona – to, co wspominał przed chwilą pan Grzegorz. Rzeczywiście żyjemy obecnie w takich czasach, że z jednej strony ta ustawa musi gwarantować bezpieczeństwo naszego państwa i musi zabezpieczać naszą przestrzeń powietrzną pod tym kątem, ale z drugiej strony też warto się zastanowić, jeśli chodzi o to środowisko, które mamy obecnie, o te osoby, które są użytkownikami, w jaki sposób wykorzystać ich doświadczenie i możliwości być może też w procesie obrony cywilnej. Ale to tak tytułem komentarza, dygresji.

Już oddaję głos – najpierw pozwolę sobie pani dyrektor, a później już państwu tutaj. Prosiłbym też, żeby kto z państwa będzie chciał zabrać głos, po prostu też w kolejności się odezwał. Dziękuję.

Dyrektor Departamentu Lotnictwa MI Jadwiga Żandarska:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Bardzo dziękuję państwu za ten głos, który dzisiaj zaprezentowaliście.

Tak jak powiedziałam wcześniej, my dostrzegamy wadę procedowania właśnie poprzez pozbawienie państwa tak szerokiego głosu, natomiast, tak jak wspominałam wcześniej, było to podyktowane tym, że ten projekt przejęliśmy. Uznaliśmy, że prace nad nim trwały tak długo, że on jest już wypracowany, i też była ta pilna potrzeba uregulowania kwestii dotyczących bezpieczeństwa. Ale mamy refleksję i to, co powiedziałam wcześniej, czyli kwestie związane z OC, podzielimy. Faktycznie tutaj musimy dokonać rewizji w miarę szybko.

Kwestia właśnie nieadekwatności kar. W ogóle w ministerstwie mamy taką refleksję i takie podejście do proporcjonalności kar i w innych aktach prawnych, które już obecnie procedujemy prezentujemy takie stanowisko właśnie proporcjonalnego określania wysokości kar adekwatnie do zarówno, powiem tak, stopnia winy, jak i wagi naruszenia, więc tu na pewno dokonamy tej rewizji.

Jeśli chodzi o kwestie już stricte techniczne, związane ze szkoleniami, to za chwileczkę oddam głos panu dyrektorowi Pawłowi Szymańskiemu.

Natomiast ruszamy z tym projektem zmiany, na pewno będziemy z państwem współpracować. W Urzędzie Lotnictwa Cywilnego jest powołany tzw. zespół dronowy i wydaje mi się, że to jest miejsce, gdzie państwo właśnie powinniście uczestniczyć i współpracować, i wypracować z nami po prostu jak najlepszy balans pomiędzy bezpieczeństwem a możliwością wykonywania i swobodą działalności gospodarczej.

To tytułem skomentowania z mojej strony tyle. Ministerstwo Infrastruktury chce z państwem współpracować, dostrzega potrzebę. Potrafimy przyznać się, że tak powiem, do błędów i je naprawić. Tutaj chodzi o to, żeby te przepisy, które są, spełniły, tak jak tutaj było powiedziane, oczekiwania, założenia bezpieczeństwa. Natomiast też nie chcemy wylewać dziecka z kąpielą, więc pan dyrektor tutaj deklaruje opracowanie pilnie projektu zmian, a my ze strony rządowej, jak najszybciej będziemy dalej procedować.

Oddaję głos, panie dyrektorze. Jeśli mogę, oczywiście.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050):

Oczywiście. Proszę bardzo.

Dyrektor Departamentu Bezzałogowych Statków Powietrznych Urzędu Lotnictwa Cywilnego Paweł Szymański:

Dziękuję, pani dyrektor.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, tak jak padło ze strony ministerstwa, nam nie pozostaje nic innego, jak przyłączyć się do tej deklaracji. Zresztą wiedzą państwo – tutaj zwracam się do strony społecznej – staramy się spotykać też z państwem dosyć regularnie od dłuższego już czasu, więc takie deklaracje też z naszej strony padały.

Myślę, że plan działań będzie taki, że my po prostu przygotujemy projekt zmian – tym bardziej że obszary, które wymagają tych zmian, są jasno zdefiniowane, więc wiemy, co zrobić – i w ramach chociażby prac tego zespołu, o którym wspomniała pani dyrektor, będziemy rozsyłać go do konsultacji. Aczkolwiek nie tylko, bo oczywiście będą normalne konsultacje publiczne, czyli projekt zostanie opublikowany również na stronach i ministerstwa, i RCL pewnie, i Urzędu Lotnictwa Cywilnego, tak żeby każdy obywatel, każdy użytkownik mógł się z tym projektem zapoznać i zgłosić uwagi.

Moje doświadczenia legislacyjne są takie, że projekty prawa krajowego, które państwo znają jeszcze sprzed 2019 r., dopóki były konsultowane, wyglądały trochę inaczej niż to, co mamy teraz. Tak więc tutaj deklarujemy pełną współpracę.

Z naszej strony będą to działania pilne, tym bardziej że pracujemy nad tymi obszarami już od jakiegoś czasu, więc projekt zmiany ustawy powinien powstać dosyć szybko. O szczegółach będę informował też państwa przy okazji naszych, pewnie i comiesięcznych, spotkań, które odbywają się od jakiegoś czasu.

Przejdę na chwilę też do kwestii FPV, bo wiemy, że to jest temat dla was ważny. Dla nas też, bo my też latamy FPV, również w urzędzie. Jest to też temat ważny dla wojska, szczególnie w związku z inicjatywami, które podejmuje strona wojskowa. Na przykład mówię tutaj o kwestii szkolenia młodzieży na poziomie szkół średnich, ponieważ na poziomie szkół średnich jest duży program, który ma popularyzować używanie dronów, budowania dronów i korzystanie z dronów. Tak więc chcielibyśmy tutaj też wspomóc legislacyjnie, na tyle, na ile się da, to, żeby uprościć ten obszar. Problem FPV jest kłopotliwy o tyle, że ten temat jest uregulowany w przepisach unijnych, na które niestety mamy dużo mniejszy wpływ. Ale tak jak tutaj wspomniała strona społeczna, są możliwości korzystania z odstępstw i takie odstępstwo przygotowujemy.

Zresztą, tak jak też państwu zapowiadałem, aktualnie przygotowujemy trzy odstępstwa. Pierwsze dwa odstępstwa są powodowane pilną potrzebą operacyjną, kwestiami bezpieczeństwa wewnętrznego państwa.

To będzie odstępstwo – tu strona społeczna na pewno będzie zorientowana – od wymogów dronów z klasą i obszaru kontrolowanego w STS-01 i STS-02. Czyli będzie takie odstępstwo, aczkolwiek w pierwszej kolejności to odstępstwo będzie dotyczyło wykonywania lotów na potrzeby interesu publicznego. Mówię tutaj o lotach instytucji, ale od samej góry aż po samorządy, i na potrzeby tych instytucji również, więc podmioty, które będą wykonywać takie zlecenia, na przykład związane z zadaniami ustawowymi tych instytucji, będą mogły z tych zwolnień korzystać. To będzie pierwsze zwolnienie.

Drugie zwolnienie przewidujemy na potrzeby operatorów sieci przesyłowych. W tej chwili takich operatorów w Polsce ma być zidentyfikowanych trzech. Oni odpowiadają za infrastrukturę bardzo krytyczną, czyli kwestie energetyki, gazu i ropy.

Dodatkowo będą jeszcze uwzględnieni operatorzy dróg, tych kluczowych dróg, i operatorzy infrastruktury kolejowej. Tam zwolnienie będzie dotyczyło wykonywania operacji na zezwoleniu prezesa ULC, które w tej chwili uzyskuje się na podstawie analizy ryzyka SORA. Tam będzie odniesienie do starego załącznika w naszych starych przepisach. Do niedawna jeszcze polskie

sieci elektroenergetyczne latały na podstawie tych przepisów i w stosunku do tych czterech podmiotów będzie zastosowane takie zwolnienie.

Tutaj podkreślam, że te zwolnienia mają charakter czasowy, bo przepisy unijne przewidują, że takiego zwolnienia można dokonać na osiem miesięcy, aczkolwiek można je przedłużać. Wiąże się to po prostu z dodatkowymi wymaganiami. Każde takie zwolnienie notyfikujemy do Komisji Europejskiej, aczkolwiek myślę, że zarówno EASA, jak i komisja nie będą tutaj nam robiły pod górkę, bo w pierwszej kolejności puszczamy zwolnienia, które są podyktowane kwestiami bezpieczeństwa. Tak też jest określone w uzasadnieniu – jest tam wprost napisane o zagrożeniach hybrydowych i sabotażach.

Natomiast dalej – ale to też będzie szybko i myślę, że przed końcem roku – zrobimy proste wyłączenie dla lotów FPV, tak żebyście państwo mogli szeroko... I to jest dla wszystkich. Natomiast tutaj będziemy potrzebowali też wkładu od strony społecznej, tak żeby było wiadomo, czego tak naprawdę potrzeba, bo nie chciałbym przestrzelić z tym tematem w żadną ze stron.

My sobie zdajemy sprawę z tego, że FPV nie jest rzeczą niebezpieczną. Natomiast faktycznie podejście regulatora unijnego tutaj jest takie, że troszeczkę to wygląda tak, jakbyśmy dmuchali na zimne, i trochę niepotrzebnie to poszło w tym kierunku, w którym poszło. Tym bardziej, że jeszcze niektórzy państwo pamiętacie, jak wyglądały nasze przepisy krajowe. Tak więc regulator unijny niestety, próbując pogodzić interesy wszystkich państw członkowskich, również tych, które nie miały żadnych przepisów, postanowił zrównać te przepisy – niestety zrównał je w dół. Zamiast zrównać w górę do tych krajów, które miały duże, wieloletnie doświadczenie, niestety zostało to zrównane do dołu.

Natomiast mamy też obserwacje i myślę, że tutaj nasz wkład też ma istotne znaczenie. Myślę, że jesteśmy w tej chwili krajem, którego się słucha, jeżeli chodzi EASA – jak gdyby, nasze wieloletnie doświadczenie zostało w końcu dostrzeżone i EASA również dostrzega problemy. Aczkolwiek tutaj kwestia zmian niektórych obszarów w przepisach na pewno potrwa trochę dłużej niż nasze działania, dlatego na tyle, na ile możemy, będziemy korzystać ze zwolnień. Mam nadzieję, że to się uda też od strony Komisji Europejskiej, która chyba nie powinna robić nam tutaj jakichś przeszkód. Z tamtej strony jest również zrozumienie, EASA dostrzega problemy. Natomiast jest to o tyle kłopotliwe, że – tak jak mówiłem – to jest próba pogodzenia interesów wielu państw, z których każde tak naprawdę ma inne podejście do dronów, a próbuje się to spiąć jednymi wspólnymi przepisami.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050):

Dziękuję.

Pan generał chce zabrać głos teraz. Proszę bardzo.

Pełnomocnik ministra obrony narodowej do spraw lotnictwa gen. bryg. Krzysztof Stobiecki:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, jeżeli chodzi o stronę wojskową i stanowisko pełnomocnika – reprezentuję pana ministra – to nie widzimy problemu, jeżeli chodzi o poprawę tej ustawy w takiej formie. Wręcz przeciwnie, pożądane dla nas jest to, aby jak największa liczba osób posiadała takie umiejętności jak latanie dronami, szczególnie FPV, bo w niedługim czasie będzie to podstawowa umiejętność każdego żołnierza. Takie są trendy, takie są tendencje. Tak że my na bieżąco też pracujemy tutaj z państwem i myślę, że wprowadzenie takich zmian nie wnosi żadnego zagrożenia dla strony wojskowej. Tak że my się przychylamy i, jak mówię, dla nas jest ważne, aby latanie dronami, szczególnie FPV, małymi dronami, było bardzo powszechne, popularne, i trzeba to na pewno rozwijać i umożliwiać.

Tak jak już było wspomniane, przez ministerstwo też jest prowadzony taki program, który ma na celu propagowanie i nauczanie tych umiejętności już uczniów w szkołach, tak żeby trafiali w przyszłości do wojska, ale też, żeby każdy obywatel takie umiejętności posiadał.

Tak że z naszej strony to tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050):

Dziękuję za ten głos.

To może właśnie chciałbym się dopytać też o to, czy może od strony właśnie państwa ministerstwa nie ma jakichś programów albo właśnie też wsparcia pod kątem, żeby to jakoś połączyć. Ponieważ dzisiaj za bardzo nie ma takiej sytuacji – mamy tylko tę ustawę i tutaj będziemy

ją nowelizować, natomiast może to jakoś połączyć od strony właśnie wsparcia wojska. Rozumiem, że jakieś szkolenia dla młodzieży są w tym momencie organizowane przez MON?

Pełnomocnik ministra obrony narodowej do spraw lotnictwa gen. bryg. Krzysztof Stobiecki:

Jeżeli chodzi o szkolenia, to tak, potwierdzam. Są w tej chwili prowadzone szkolenia nauczycieli w szkołach i ci nauczyciele przeszkoleni przez wojsko mają być dalej instruktorami dla uczniów. To jest początek tego programu, dlatego chodzi nam o to, że każdy dostępny sposób przygotowania młodzieży do tego, żeby pilotować takie drony, jest jak najbardziej zasadny. Oczywiście to są początki. Jest ze mną tutaj pan pułkownik, który służy w inspektoracie wojsk dronowych, i to jest dopiero początek, ale w przyszłości chcemy, żeby to były powszechne umiejętności. Być może, jeżeli się uda, to będziemy rozszerzać te programy, powiększać i ujmować większą liczbę osób. Na razie to jest, powiedzmy, początek. Ale nie wykluczamy... jestem pewny, że to będzie się rozszerzało dalej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050):

Dziękuję.

Mam jeszcze pytanie uzupełniające też do pana dyrektora. Mówił pan właśnie tutaj o pracach, które trwają, i tych spotkaniach, które odbywają się raz w miesiącu. Czy jest pan w stanie powiedzieć jakiś harmonogram tych zmian – kiedy byśmy mogli się spodziewać nowelizacji tej ustawy? Czy raczej już tak szczegółowo nie jesteśmy w stanie teraz określić?

Dyrektor Departamentu Bezzałogowych Statków Powietrznych ULC Paweł Szymański:

Panie przewodniczący, nie chciałbym deklarować co do tygodnia, bo mam pewne doświadczenia w tym obszarze, ale jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to może w konsultacji z ministerstwem prześlemy taką informację podkomisji w najbliższych dniach i prześlemy też stronie społecznej. Mi również zależy na tym, żeby ta zmiana była procedowana jak najszybciej. To znaczy, ona nie może trwać sześć lat tak jak ta poprzednia.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050):

Jasne. Jest to dla mnie ważna informacja i myślę, że także dla strony społecznej, tak że prosiłbym... Nie musi być co do tygodnia, ale czy to jest kwestia na przykład I kwartału przyszłego roku, czy na przykład końca przyszłego roku – taka informacja byłaby wystarczająca. I też myślę, że pod tym kątem, żeby można było też zaangażować stronę społeczną. Myślę, że tutaj też MON potwierdził, że jest zainteresowany, żeby to w jakiś sposób zadziałało, zwłaszcza że mamy też ustawę o obronie cywilnej, która jest w tej kwestii tak naprawdę niezagospodarowana do końca, i wydaje mi się jest ogromna przestrzeń tutaj w tym zakresie.

Dyrektor Departamentu Bezzałogowych Statków Powietrznych ULC Paweł Szymański:

Panie przewodniczący, jeżeli jeszcze mogę, to jeżeli chodzi o naszą stronę, czyli Urząd Lotnictwa Cywilnego, to jest kwestia tygodni, jeżeli chodzi o przygotowanie. Myślę, że ministerstwo powie więcej odnośnie do tego, jak mógłby wyglądać plan prac legislacyjnych, bo tutaj nie jestem w stanie tego określić.

Natomiast to, o czym mówi pan poseł, czyli kwestia obrony cywilnej, to jest jeszcze kolejny temat, który tu nie padł, a który też chcemy doregulować w tej nowelizacji, ponieważ nowelizacja stosuje pewien katalog odstępstw od przepisów unijnych dla służb, ale nie obejmuje tego katalogu tak szeroko, jak on powinien zostać uwzględniony. Zresztą w tej chwili robimy to odstępstwem, ale przepisy unijne pozwalają nam to po prostu doprecyzować i zadecydować o tym na poziomie państwa. Tak więc myślę, że takie struktury, jak chociażby Ochotnicza Straż Pożarna czy wiele innych podmiotów, które świadczą różnego rodzaju działania na potrzeby bezpieczeństwa wewnętrznego państwa, też trzeba będzie uwzględnić przy okazji w tej nowelizacji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050):

Dziękuję za ten głos. Dokładnie tak, panie dyektorze. Dzisiaj jest właśnie tak, że są tylko ogóły, a brakuje szczegółów. Ustawa właśnie o obronie cywilnej jest tak naprawdę też bardzo długo wyczekiwaną ustawą – chyba jeszcze dłużej niż wasza, bo chyba ok. 20 lat. Ale ostatecznie wydaje mi się, że jest dobrą ustawą, ale to jest tylko podstawą właśnie do działań w poszczególnym zakresie. Natomiast – Prawo lotnicze jest obok DSA największą ustawą, jaką się zajmowałem w tej kadencji, będąc parlamentarzystą, ale też widać, że cały czas w poszczególnych zakresach jest wiele do zrobienia. Cieszę się, że tutaj jest bardzo mocna chęć współpracy. Liczę, że korzystając też z doświadczenia użytkowników dronów na co dzień, też od drugiej strony – żeby z jednej

strony było to jak najlepsze pod kątem bezpieczeństwa dla naszego państwa, ale z drugiej strony, żeby to środowisko także wykorzystać i zaangażować, bo wydaje mi się, że żyjemy teraz w takich czasach, że jest to rzeczywiście potrzebne, a skoro mamy w Polsce ludzi, którzy od lat tym się zajmują, to mogą pomóc także pod kątem funkcjonowania naszego państwa w tym zakresie.

Czy mamy jeszcze jakieś pytania w takim razie w tym punkcie?

Właściciel wypożyczalni dronów, kamer sportowych i innych sprzętów Dronajmij Karol Chodyna:

Ja miałbym jeszcze jedno pytanie w temacie właśnie tego odstępstwa w temacie lotów FPV, bo to tak wszystko fajnie brzmi, że będzie kiedyś. Ja rozumiem, że jest dużo innych pilnych prac, Urząd Lotnictwa Cywilnego ma swoje zasoby, które nie są specjalnie zbyt duże, jeżeli chodzi o dział bezzałogowych statków powietrznych. Natomiast słuchając tutaj również Ministerstwa Obrony Narodowej w temacie programów szkolenia nauczycieli i następnie uczniów itd. – dojdziemy za chwilę do ściany, ponieważ ci uczniowie nie będą mogli latać dronami na przysiółkowym boisku szkolnym, bo w tej chwili ustawa nam tego zabrania. Podejrzewam, że ULC doskonale o tym wie i ma tego świadomość, że to odstępstwo również powinno być wprowadzone jak najpilniej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050):

Dziękuję.

Myślę, że to już padło dzisiaj, że w tym przypadku to jest kwestia tak naprawdę tygodni, a nie lat. Otrzymaliśmy informację od pana dyrektora, że otrzymam do podkomisji informację szczegółową, jeśli chodzi o harmonogram – po konsultacji oczywiście, bo ministerstwo też musi to skonsultować.

Ale ja też liczę, że efektem naszego spotkania, naszego dzisiejszego posiedzenia podkomisji jest moim zdaniem dobra wymiana informacji, ale przede wszystkim padła tutaj jasna deklaracja ze strony także ministerstwa i ULC, że zaangażowanie tego czynnika społecznego, także państwa, w to, żeby to były jak najlepsze przepisy prawa, choćby po to, żebyśmy mogli później jak najszybciej je wdrożyć w życie. Ponieważ, w momencie, gdy my to zrobimy po wcześniejszych konsultacjach, im zrobimy to wcześniej na wcześniejszym pułapie, tym rządowym, to później, już na etapie parlamentarnym, będziemy mogli jak najszybciej to realizować. Później oczywiście jeszcze musi Senat i podpisać pan prezydent, ale zakładam, że jak to będą dobre przepisy prawa, akceptowane przez wszystkie strony szeroko pojętej umowy społecznej, to nie powinno być z tym akurat większego problemu.

Tutaj jeszcze pan dyrektor prosi o głos, rozumiem ad vocem, do tej wypowiedzi.

Dyrektor Departamentu Bezzałogowych Statków Powietrznych ULC Paweł Szymański:

Tak, dziękuję, panie przewodniczący, bo chciałbym doprecyzować odpowiedź na to pytanie. Odstępstwa robimy niezależnie od ustawy i myślę, że przed końcem roku takie odstępstwo na FPV się pojawi. Te akurat odstępstwa w niektórych przypadkach są wydawane decyzją administracyjną prezesa urzędu. One wymagają pewnych uzgodnień wewnętrznych u nas, też na poziomie radcowskim, potem opublikowania w Dzienniku Urzędowym, więc to też wymaga pewnego czasu, ale to nie są miesiące, to raczej tygodnie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050):

Dziękuję.

Czy pani dyrektor chce jeszcze coś dodać, podsumowując od strony ministerstwa?

Dyrektor Departamentu Lotnictwa MI Jadwiga Żandarska:

Ja tylko jeśli chodzi o podsumowanie harmonogramu, o którym mówił pan przewodniczący. Jeżeli te przepisy będą dobre, uzgodnione właśnie ze stroną społeczną, to I kwartał przyszłego roku jest jak najbardziej realny. Natomiast tu zachęcam wszystkie strony, czyli stronę społeczną i Urząd Lotnictwa Cywilnego, żeby na roboczo już pracować i wypracowywać te rozwiązania, żebyśmy już w oficjalnych konsultacjach społecznych i uzgodnieniach międzyresortowych mieli po prostu jak najmniej uwag. Ale dla nas jest to priorytet i będziemy starali się w miarę naszych możliwości i wielu nowelizacji, które jednocześnie tocymy, nadać temu specjalny priorytet. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050):

Dziękuję bardzo w takim razie za tę wypowiedź.

Szanowni państwo, chyba nie mamy więcej pytań, bo wydaje mi się, że ta kwestia została wyczerpana. Będziemy mieli gotowy produkt, to wtedy ja też deklaruję ze swojej strony, że na pewno, zanim jeszcze się pojawi na posiedzeniu Komisji, zrobimy sobie takie robocze posiedzenie podkomisji, żebyśmy mogli sobie go już konkretnie omówić punkt po punkcie, żeby nie było wątpliwości.

Na ten moment porządek obrad dzisiejszego posiedzenia podkomisji został wyczerpany. Dziękuję państwu serdecznie za udział i do zobaczenia, myślę, że w przyszłym roku.

A teraz, korzystając z okazji, bo chyba widzimy się ostatni raz w tym składzie w tym roku, chciałbym życzyć państwu zdrowych, pogodnych świąt. Mamy też MON, tutaj pana generała, pana pułkownika, to bezpiecznych dla wszystkich, także pod kątem powietrznym – żeby nie odwiedził nas nikt ze wschodniej czy północnej części naszego państwa, a w przyszłości, żeby współpraca cywilna i wojskowa była jak najlepsza i gwarantowała nam bezpieczeństwo, a zarazem możliwość funkcjonowania też szeroko pojętego środowiska dronowego, które jest tak naprawdę przyszłością też naszego państwa, także pod kątem branży turystycznej czy ogólnie rekreacji.

Dziękuję bardzo wszystkim za spotkanie i jeszcze raz życzę wesołych świąt.