



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DL-1-1.054.5.2026
Warszawa, 25 września 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 18943 posłów: Pani Pauliny Matysiak i Pana Roberta Warwasa, uprzejmie przedstawiam następujące informacje, przygotowane we współpracy z Prezesem Urzędem Lotnictwa Cywilnego.

Odnosząc się do pytania nr 1 interpelacji, informuję w pierwszej kolejności, że tereny zamknięte, zgodnie z art. 4 ust. 2a ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2024 r. poz. 1151, z późn. zm.), są ustalane przez właściwych ministrów i kierowników urzędów centralnych w drodze decyzji, w której określone są również granice terenu zamkniętego. Na tej podstawie minister właściwy ds. transportu, w decyzji nr 14 Ministra Infrastruktury z dnia 18 września 2020 r. w sprawie ustalenia terenów zamkniętych, przez które przebiegają linie kolejowe (Dz. Urz. Min. Inf. poz. 38, z późn. zm.), określił granice i powierzchnie kolejowych terenów.

Nadanie określonym obszarom statusu terenów zamkniętych wpływa na działania organów gminnych sporządzających i uchwalających dokumenty planistyczne, w tym miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Zgodnie z art. 4 ust. 3 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1130, z późn. zm.), w odniesieniu do terenów zamkniętych, w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego ustala się tylko granice tych terenów oraz granice ich stref ochronnych. W strefach ochronnych ustala się ograniczenia w zagospodarowaniu i korzystaniu z terenów, w tym zakaz zabudowy. Natomiast, zgodnie z art. 4 ust. 4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, powyższy przepis nie ma jednak zastosowania do terenów zamkniętych wyznaczonych przez ministra właściwego do spraw transportu. Wobec tych terenów organy mają obowiązek przestrzegać zasad i reguł sporządzania planów miejscowych określonych w przedmiotowej ustawie zgodnie z art. 15 ust. 2 i 3.

Ograniczenia występujące w zagospodarowaniu kolejowych terenów zamkniętych oraz terenów znajdujących się w bezpośrednim ich sąsiedztwie wynikają głównie z przepisów

odrębnych. Wszelkie inwestycje w sąsiedztwie terenów zamkniętych kolejowych winny być planowane i realizowane zgodnie z przepisami, m.in.:

1. ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1234, z późn. zm.) art. 53, ust. 2 i 3;
2. rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymania zastłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1247 oraz z 2023 r. poz. 2204);
3. rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2022 r. poz. 1225, z późn. zm.);
4. rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112).

Jednocześnie należy wskazać, że samo objęcie nieruchomości kolejowej decyzją o uznaniu jej za teren zamknięty nie ustanawia automatycznego zakazu wykonywania operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych w przestrzeni powietrznej nad tym terenem.

Zakazy albo ograniczenia wykonywania operacji bezzałogowymi statkami powietrznymi (BSP) nad terenem kolejowymi mogą wynikać w szczególności ze stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych (SBSP), wyznaczanych na podstawie przepisów ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2025 r. poz. 1431, z późn. zm.), dalej jako „ustawa – Prawo lotnicze”, oraz art. 15 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.), dalej jako „rozporządzenie 2019/947/UE”. Strefa taka powinna zostać podana do wiadomości publicznej w sposób umożliwiający operatorom i pilotom BSP zapoznanie się z jej granicami i warunkami wykonywania operacji w tej strefie.

W przedmiocie pytania nr 2 interpelacji należy wskazać, że przepisy prawa lotniczego nie zawierają obecnie przepisu ustanawiającego ogólny zakaz lub ograniczenie lotów przy użyciu bezzałogowych statków powietrznych nad liniami kolejowymi, stacjami, dworcami i innymi terenami kolejowymi. Natomiast zgodnie z art. 156h ustawy - Prawo lotnicze oraz z art. 15 rozporządzenia 2019/947/UE możliwe jest ustanowienie strefy geograficznej, w której mogą zostać wprowadzone ograniczenia lub zakazy wykonywania operacji BSP w danych obszarze. Jeżeli nad określonym terenem kolejowym istnieje potrzeba ograniczenia albo zakazania operacji BSP ze względów bezpieczeństwa, podmioty upoważnione do wnioskowania o strefę geograficzną mogą wystąpić z właściwym

wnioskiem do Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, a tym samym określić warunki wykonywania operacji przy użyciu BSP.

Mając powyższe na uwadze, w zakresie pytania nr 3 interpelacji wskazuję, że, ograniczenia dotyczące wykonywania lotów BSP w przestrzeni powietrznej nad terenami kolejowymi obowiązują w przypadku ustanowienia wyżej wspomnianej strefy geograficznej, zgodnie z obowiązującymi przepisami. W przypadku ustanowienia aktywnej strefy geograficznej, przed wykonaniem lotu BSP operator i pilot powinni zapoznać się z jej opisem oraz warunkami wykonywania lotów obowiązującymi w danej strefie. Ponadto operator i pilot BSP są zobowiązani do przestrzegania przepisów w zakresie wykonywanych operacji za pomocą BSP, w tym m.in. rozporządzenia 2019/947/UE dotyczących spełnienia wymagań dla kategorii operacji, w której wykonywany jest lot, zachowania bezpiecznej odległości od osób, zakazu przelotu nad zgromadzeniami osób oraz innych obowiązków operacyjnych. Odrębne przepisy mogą regulować kwestie dostępu do terenu kolejowego, przebywania na nim, ochrony infrastruktury albo prowadzenia działań przez właściwe służby, jednak nie są one same w sobie lotniczą podstawą do ustanowienia zakazu w przestrzeni powietrznej dla systemów bezzałogowych statków powietrznych (SBSP).

Odnosząc się do pytania nr 4 interpelacji informuję, że przepisy rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 marca 2013 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy - Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz.U. 2019 poz. 1497), w tym załączników nr 6, 6a i 6b w zakresie dotyczącym SBSP zostały zastąpione regulacjami unijnymi, w szczególności rozporządzeniem 2019/947/UE. Obecnie zasady wykonywania operacji BSP wynikają przede wszystkim z rozporządzenia 2019/947/UE, 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 zmieniającego 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 uchylającego 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.), dalej jako „rozporządzenie 2018/1139/UE”, oraz przepisów ustawy - Prawo lotnicze, w tym przepisów dotyczących stref geograficznych dla SBSP.

W zakresie pytania nr 5 interpelacji wskazuję, że należy odróżnić wykonywanie operacji BSP w przestrzeni powietrznej od startu, lądowania albo przebywania operatora lub pilota BSP na nieruchomości zarządzanej przez podmiot kolejowy. Zgodnie z art. 119 ust. 1 ustawy - Prawo lotnicze polska przestrzeń powietrzna jest dostępna na równych prawach

dla wszystkich jej użytkowników, z zastrzeżeniem ograniczeń wynikających z przepisów prawa. Własność albo zarząd nieruchomością odnoszą się natomiast do powierzchni gruntu i zasad korzystania z tej nieruchomości, a nie do samodzielnego ustanawiania ograniczeń w przestrzeni powietrznej. Zgoda właściciela albo zarządcy terenu może być wymagana w szczególności wtedy, gdy operator albo pilot zamierza wejść na teren zarządzany przez dany podmiot, przebywać na nim, wykonać z niego start albo lądowanie. Sama okoliczność przelotu BSP nad nieruchomością nie oznacza natomiast automatycznie obowiązku uzyskania zgody właściciela albo zarządcy tej nieruchomości, o ile z przepisów prawa lub warunków właściwej strefy geograficznej nie wynika taki obowiązek. Jednocześnie miejsce startu, lądowania lub położenie pilota może mieć znaczenie dla spełnienia warunków danej operacji, np. wymogu utrzymywania BSP w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS, zachowania bezpiecznej odległości albo przestrzegania warunków strefy geograficznej. Start spoza strefy geograficznej nie zwalnia z obowiązku przestrzegania warunków strefy geograficznej, w której faktycznie ma być wykonywana operacja.

W przedmiocie pytania nr 6 informuję, że przepisy ustawy – Prawo lotnicze nie przewidują samodzielnego ustanowienia przez zarządcę infrastruktury kolejowej zakazu wykonywania operacji BSP w przestrzeni powietrznej nad zarządzaną nieruchomością, jeżeli dla danego obszaru nie została ustanowiona właściwa strefa geograficzna albo inne ograniczenie wynikające z przepisów prawa. Zarządca infrastruktury może natomiast podejmować działania dotyczące zasad dostępu do zarządzanej nieruchomości, przebywania na niej, wykonywania startu lub lądowania z tego terenu albo ochrony infrastruktury, jeżeli wynika to z właściwych przepisów dotyczących tej infrastruktury. W przypadku potrzeby ograniczenia operacji BSP w przestrzeni powietrznej nad konkretnym obszarem właściwym instrumentem pozostaje ustanowienie strefy geograficznej dla SBSP oraz podanie jej granic i warunków do wiadomości publicznej w sposób przewidziany w przepisach. Niezależnie od powyższego należy pamiętać o ogólnym zakazie wykonywania operacji w pobliżu miejsca, w którym prowadzone są działania ratownicze, jeżeli operacja mogłaby utrudnić takie działania. Wynika to z wymagań określonych w załączniku do rozporządzenia 2019/947/UE, w szczególności UAS.OPEN.060 pkt 3 oraz UAS.SPEC.060 pkt 3.

W zakresie pytania nr 7 interpelacji wskazuję jak wyżej, że podstawowym instrumentem regulowania zakazów i ograniczeń wykonywania operacji BSP nad określonymi obszarami, w tym nad terenami kolejowymi, są strefy geograficzne dla SBSP. Dlatego ewentualne ograniczenia dotyczące konkretnych linii kolejowych, stacji, dworców albo innych obiektów kolejowych powinny być określane przede wszystkim przez ustanowienie właściwej strefy geograficznej oraz podanie jej granic i warunków wykonywania lotów do wiadomości publicznej. Przygotowanie ogólnych wytycznych może mieć znaczenie pomocnicze i edukacyjne, jednak takie wytyczne nie mogą zastępować przepisów prawa

ani stref geograficznych jako właściwego instrumentu ustanawiania zakazów lub ograniczeń w przestrzeni powietrznej. Z punktu widzenia operatora BSP kluczowe znaczenie ma bowiem możliwość sprawdzenia w oficjalnym źródle, czy nad danym obszarem obowiązuje strefa geograficzna i jakie warunki wykonywania operacji zostały w niej określone. Należy również wskazać, że EASA opracowała materiał „Guidelines on operations in the open and specific category”, który zawiera zalecenia dotyczące m.in. operacji BSP nad drogami i liniami kolejowymi. Materiał ten może wspierać stosowanie przepisów rozporządzenia 2019/947/UE, jednak nie stanowi wiążących wytycznych AMC/GM przyjętych na podstawie art. 76 rozporządzenia 2018/1139/UE. W konsekwencji może być traktowany jako materiał pomocniczy, a nie jako samodzielna podstawa zakazów lub ograniczeń. Zgodnie z tymi zaleceniami operacje w zawisie albo loty ciągłe nad torami kolejowymi lub wzdłuż nich powinny być co do zasady unikane, chyba że są wykonywane w porozumieniu z operatorem kolei. Przelot nad torami kolejowymi w kategorii otwartej może być dopuszczalny przy spełnieniu warunków ograniczających ryzyko, takich jak minimalizacja czasu przelotu nad torami, zapewnienie widoczności BSP oraz uwzględnienie ruchu kolejowego. Są to jednak zalecenia techniczno-operacyjne, a nie generalny zakaz lotów nad terenami kolejowymi.

W odpowiedzi na pytanie nr 8 interpelacji wskazuję, że obecne przepisy pozwalają na właściwe zapewnienie bezpieczeństwa terenów kolejowych poprzez możliwość ustanowienia strefy geograficznej. Ustanowienie strefy geograficznej zapewnia operatorom i pilotom BSP możliwość zapoznania się z obowiązującymi ograniczeniami w oficjalnym źródle np. aplikacji DroneTower oraz ogranicza ryzyko rozbieżnych interpretacji.

Jednocześnie informuję, że Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego skierował do Ministra Infrastruktury wnioski o podjęcie inicjatywy legislacyjnej w zakresie projektu ustawy o zmianie ustawy - Prawo lotnicze dotyczącego operacji przy użyciu BSP. Przedmiotowy projekt ustawy będzie procedowany zgodnie z postanowieniami uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. 2026 poz. 404), w tym zostanie skierowany do uzgodnień międzyresortowych oraz konsultacji publicznych. W ramach konsultacji publicznych każdy zainteresowany podmiot jest uprawniony do zgłoszenia uwag lub propozycji. W przypadku konieczności zmian przepisów w zakresie wykonywania operacji BSP nad terytorium kolei, będzie możliwość zgłoszenia uwag w tym zakresie i zaproponowania stosownych zmian.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:
Z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Piotr Malepszak
Podsekretarz Stanu