



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
X kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-0610-38-26

Druk nr 2395
Warszawa, 25 marca 2026 r.

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- **o zmianie niektórych ustaw w związku z uregulowaniem funkcjonowania lotnictwa służb porządku publicznego.**

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji.

Z poważaniem

Donald Tusk

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

U S T A W A

z dnia

o zmianie niektórych ustaw w związku z uregulowaniem funkcjonowania lotnictwa służb porządku publicznego¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2025 r. poz. 636, 718 i 1366 oraz z 2026 r. poz. 187) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 1:
 - a) ust. 1a otrzymuje brzmienie:

„1a. Nazwa „Policja” oraz znak graficzny Policji przysługują wyłącznie formacji, o której mowa w ust. 1.”,
 - b) po ust. 1a dodaje się ust. 1b w brzmieniu:

„1b. Minister właściwy do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, wzór znaku graficznego Policji i sposób używania tego znaku, mając na względzie stworzenie spójnego systemu identyfikacji wizualnej Policji.”;
- 2) w art. 4:
 - a) w ust. 1 w pkt 7 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 8 w brzmieniu:

„8) lotniczą (Lotnictwo Policji).”,
 - b) uchyla się ust. 4;
- 3) w art. 7 w ust. 1 w pkt 14 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 15 w brzmieniu:

„15) organizację i zakres działania służby lotniczej.”;
- 4) art. 22b otrzymuje brzmienie:

„Art. 22b. 1. W czasie wykonywania zadań określonych w ustawie jednostki pływające Policji podnoszą, niezależnie od bandery, flagę Policji, będącą znakiem przynależności tej jednostki do Policji.

2. Jednostki pływające Policji oznakowuje się:

 - 1) numerem rejestracyjnym;
 - 2) napisem „POLICJA”;

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji, ustawę z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej, ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, ustawę z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz ustawę z dnia 25 lipca 2025 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie potrzeb obronności państwa lub kluczowych inwestycji w zakresie potrzeb obronności państwa lub bezpieczeństwa publicznego oraz ustanawiania stref ochronnych terenów zamkniętych.

3) barwami.

3. Nie umieszcza się bandery i flagi Policji na jednostkach pływających Policji, na których ze względów konstrukcyjnych nie jest to możliwe.

4. W czasie wykonywania czynności operacyjno-rozpoznawczych lub w związku z wykonywaniem tych czynności jednostka pływająca Policji może nie spełniać wymogów określonych w ust. 1.

5. W czasie wykonywania przez jednostki pływające Policji zadań w nocy oraz w warunkach ograniczonej widoczności jednostki te używają znaków rozpoznawczych.

6. Numer rejestracyjny jednostce pływającej Policji nadaje kierownik jednostki organizacyjnej Policji, na stanie której znajduje się ta jednostka pływająca.”;

5) po art. 22b dodaje się art. 22c i art. 22d w brzmieniu:

„Art. 22c. 1. Statki powietrzne Lotnictwa Policji oznakowuje się w sposób wskazujący, że są statkami powietrznymi lotnictwa służb porządku publicznego wykorzystywanymi przez Policję, przez umieszczenie na nich:

- 1) znaku polskiej przynależności państwowej statku powietrznego;
- 2) znaku rejestracyjnego;
- 3) napisu „POLICJA”;
- 4) znaku graficznego Policji.

2. Statek powietrzny Lotnictwa Policji, jeżeli jest to uzasadnione charakterem wykonywanych zadań, może być oznakowany z wykorzystaniem kolorystyki umożliwiającej jego podwyższone maskowanie.

3. W czasie wykonywania czynności operacyjno-rozpoznawczych lub w związku z wykonywaniem tych czynności albo w przypadku wymagającym zapewnienia niejawnego charakteru podejmowanych czynności statek powietrzny Lotnictwa Policji może nie spełniać wymogów określonych w ust. 1.

4. Bezzałogowy statek powietrzny używany przez Policję oznakowuje się w sposób określony w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.²⁾).

²⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 255 z 04.10.2019, str. 11, Dz. Urz. UE L 150 z 13.05.2020, str. 1, Dz. Urz. UE L 176 z 05.06.2020, str. 13, Dz. Urz. UE L 253 z 16.07.2021, str. 49, Dz. Urz. UE L 87 z 15.03.2022, str. 20, Dz. Urz. UE L 105 z 04.04.2022, str. 3 oraz Dz. Urz. UE L 2024/1110 z 23.05.2024.

Art. 22d. Minister właściwy do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wzór flagi Policji,
 - 2) okoliczności podnoszenia bandery i flagi Policji,
 - 3) barwy i sposób oznakowania jednostek pływających Policji i statków powietrznych Lotnictwa Policji,
 - 4) sposób nadawania numerów rejestracyjnych jednostek pływających Policji przez kierowników jednostek organizacyjnych Policji,
 - 5) znaki rozpoznawcze używane przez jednostki pływające Policji w czasie wykonywania zadań w nocy oraz w warunkach ograniczonej widoczności – uwzględniając konieczność szybkiej identyfikacji jednostek pływających Policji i statków powietrznych Lotnictwa Policji oraz mając na względzie konieczność prawidłowego i bezpiecznego oznakowania jednostek pływających Policji i statków powietrznych Lotnictwa Policji.”;
- 6) w art. 25 w ust. 11 w pkt 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
„lotniczej w specjalnościach:”;
- 7) w art. 28a:
- a) ust. 5 otrzymuje brzmienie:
„5. Przyjęcie do służby w Policji na okres służby kontraktowej następuje:
 - 1) po przeprowadzeniu postępowania kwalifikacyjnego, o którym mowa w art. 25 ust. 2;
 - 2) w przypadku kandydata zwolnionego ze służby w Policji – po przeprowadzeniu postępowania kwalifikacyjnego, o którym mowa odpowiednio w art. 25 ust. 13–14;
 - 3) w przypadku kandydata ubiegającego się o przyjęcie do służby lotniczej – po przeprowadzeniu postępowania kwalifikacyjnego, o którym mowa w art. 25 ust. 11 pkt 1, chyba że postępowanie dotyczy kandydata zwolnionego ze służby w Policji – w takim przypadku stosuje się pkt 2, z wyjątkiem etapu, o którym mowa w art. 25 ust. 13a pkt 1 lit. b.”,
 - b) w ust. 6 wyrazy „art. 25 ust. 3, 4, 7, 17 pkt 6 i 7, ust. 19 i 21–22” zastępuje się wyrazami „art. 25 ust. 3, 4, 7, 17, 19 i 21–22”;

- 8) w art. 72 w ust. 7 w pkt 3 wyrazy „personelu latającego” zastępuje się wyrazami „personelu lotniczego Lotnictwa Policji”;
- 9) po rozdziale 10c dodaje się rozdział 10ca w brzmieniu:

„Rozdział 10ca

Lotnictwo Policji

Art. 145ka. 1. W ramach Lotnictwa Policji są realizowane zadania związane z wykorzystaniem statków powietrznych Lotnictwa Policji do realizacji ustawowych zadań Policji, szkoleń przeprowadzanych w celu utrzymania gotowości operacyjnej tego lotnictwa oraz zadań obejmujących w szczególności:

- 1) współpracę z innymi podmiotami realizującymi zadania w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i porządku publicznego oraz bezpieczeństwa państwa;
- 2) udział w działaniach związanych z reagowaniem w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowych, w tym zdarzeń o charakterze terrorystycznym;
- 3) wykonywanie działań na rzecz innych organów, instytucji i służb w celu ochrony granicy państwowej, ratowania życia lub zdrowia, zapobiegania i likwidacji skutków zagrożeń dla mienia w znacznych rozmiarach i środowiska naturalnego, prowadzenia akcji ratowniczych w czasie pożarów, klęsk żywiołowych lub likwidacji miejscowych zagrożeń;
- 4) współpracę z właściwymi władzami lotniczymi oraz innymi organami, służbami lub instytucjami państwowymi, realizującymi zadania w zakresie lotnictwa;
- 5) udział w pracach Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego;
- 6) prowadzenie badania incydentów lotniczych Lotnictwa Policji, od badania których odstąpiła Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego.

2. Lotnictwo Policji zapewnia obsługę i gotowość operacyjną statków powietrznych Policji.

3. Zadania, o których mowa w ust. 1 i 2, mogą być wykonywane również poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej.

Art. 145kb. 1. Do wykonywania lotów i innych czynności lotniczych w Lotnictwie Policji są uprawnieni wyłącznie członkowie personelu lotniczego Lotnictwa Policji oraz policjanci i pracownicy Policji uczestniczący w szkoleniu lotniczym.

2. Członkiem personelu lotniczego Lotnictwa Policji jest policjant lub pracownik Policji, który posiada ważną licencję wydaną przez Komendanta Głównego Policji, zwaną dalej „licencją Lotnictwa Policji”, wraz z ważnymi odpowiednimi uprawnieniami wpisanymi do licencji i jest wpisany do wykazu personelu lotniczego Lotnictwa Policji.

3. Licencja Lotnictwa Policji jest świadectwem stwierdzającym posiadanie określonych kwalifikacji oraz dokumentem upoważniającym do wykonywania określonych czynności lotniczych wyłącznie w Lotnictwie Policji.

4. Komendant Główny Policji wydaje licencje Lotnictwa Policji o specjalności lotniczej:

- 1) pilot śmigłowcowy Lotnictwa Policji;
- 2) mechanik pokładowy Lotnictwa Policji;
- 3) operator pokładowy Lotnictwa Policji;
- 4) mechanik lotniczy obsługi technicznej Lotnictwa Policji.

5. Licencje Lotnictwa Policji wydaje się odrębnie dla każdego rodzaju specjalności lotniczej członków personelu lotniczego Lotnictwa Policji.

6. Licencję Lotnictwa Policji może uzyskać policjant lub pracownik Policji, który łącznie spełnia następujące warunki:

- 1) posiada co najmniej ukończone specjalistyczne szkolenie o kierunku lotniczym oraz wykształcenie średnie lub średnie branżowe;
- 2) odpowiada wymaganiom w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej potwierdzonym orzeczeniem o braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego Lotnictwa Policji dla danej specjalności lotniczej;
- 3) ukończył oraz zaliczył szkolenie lotnicze w określonej specjalności lotniczej;
- 4) uzyskał pozytywny wynik egzaminu lotniczego, o którym mowa w art. 145kc ust. 1.

7. Przy wydawaniu licencji Lotnictwa Policji dla poszczególnych specjalności lotniczych Komendant Główny Policji może uznać kwalifikacje i uprawnienia nabyte w lotnictwie państwowym lub w lotnictwie cywilnym.

8. W przypadku, o którym mowa w ust. 7, uznanie kwalifikacji lub uprawnień nabytych w lotnictwie państwowym lub w lotnictwie cywilnym jest dokonywane na podstawie dokumentów potwierdzających uzyskanie kwalifikacji lub uprawnień w lotnictwie państwowym albo w lotnictwie cywilnym wydanych przez właściwe w danym zakresie jednostki organizacyjne lotnictwa państwowego albo uprawnione organy lotnictwa cywilnego, po złożeniu z wynikiem pozytywnym egzaminu lotniczego, o którym mowa w art. 145kc ust. 1.

9. Jeżeli dla uznania kwalifikacji lub uprawnień nabytych w lotnictwie państwowym lub lotnictwie cywilnym w celu wydania licencji Lotnictwa Policji jest wymagana udokumentowana praktyka lotnicza, zalicza się tę praktykę na podstawie dokumentów

potwierdzających wykonywanie w lotnictwie państwowym lub cywilnym odpowiednich czynności lotniczych, wydanych przez właściwe w danym zakresie jednostki organizacyjne lotnictwa państwowego lub lotnictwa cywilnego.

10. Komendant Główny Policji może zezwolić osobom niebędącym policjantami lub pracownikami Policji, w zakresie posiadanych przez nie uprawnień, na wykonywanie czynności lotniczych w ramach Lotnictwa Policji na podstawie zawartej umowy lub porozumienia.

11. Wykaz personelu lotniczego Lotnictwa Policji zawiera dane dotyczące członka personelu lotniczego:

- 1) imię i nazwisko;
- 2) datę urodzenia;
- 3) numer licencji;
- 4) informacje na temat posiadanych uprawnień lotniczych oraz okresu ich ważności.

Art. 145kc. 1. Warunkiem uzyskania licencji Lotnictwa Policji jest pozytywny wynik egzaminu lotniczego składającego się z części teoretycznej i praktycznej, złożonego przed Lotniczą Komisją Egzaminacyjną Lotnictwa Policji, zwaną dalej „Komisją Egzaminacyjną”.

2. Komendant Główny Policji powołuje członków Komisji Egzaminacyjnej spośród policjantów i pracowników Policji posiadających odpowiednie kwalifikacje, wiedzę i doświadczenie w zakresie lotnictwa.

Art. 145kd. Komendant Główny Policji określi, w drodze zarządzenia:

- 1) skład Komisji Egzaminacyjnej;
- 2) szczegółowe wymagania w zakresie kwalifikacji, wiedzy i doświadczenia, które muszą spełniać członkowie Komisji Egzaminacyjnej;
- 3) sposób i tryb przeprowadzania egzaminów lotniczych;
- 4) wzory wymaganych dokumentów.

Art. 145ke. 1. Licencję Lotnictwa Policji o specjalności lotniczej pilot śmigłowcowy Lotnictwa Policji może uzyskać policjant lub pracownik Policji, który:

- 1) ukończył oraz zaliczył szkolenie lotnicze w tej specjalności wymagane programem szkolenia obowiązującym w Lotnictwie Policji;
- 2) spełnia wymagania w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej potwierdzone orzeczeniem o braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania funkcji pilota śmigłowcowego, wydanym przez centrum medycyny lotniczej lub lekarza orzecznika medycyny lotniczej;

3) posiada udokumentowaną praktykę w charakterze pilota danego typu śmigłowca.

2. Licencję Lotnictwa Policji o specjalności lotniczej mechanik pokładowy Lotnictwa Policji może uzyskać policjant lub pracownik Policji, który:

- 1) ukończył oraz zaliczył szkolenie lotnicze w tej specjalności wymagane programem szkolenia obowiązującym w Lotnictwie Policji;
- 2) spełnia wymagania w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej potwierdzone orzeczeniem o braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania funkcji mechanika pokładowego, wydanym przez centrum medycyny lotniczej lub lekarza orzecznika medycyny lotniczej;
- 3) posiada udokumentowaną praktykę w charakterze mechanika lotniczego obsługi technicznej danego typu śmigłowca.

3. Licencję Lotnictwa Policji o specjalności lotniczej operator pokładowy Lotnictwa Policji może uzyskać policjant lub pracownik Policji, który:

- 1) ukończył oraz zaliczył szkolenie lotnicze w tej specjalności wymagane programem szkolenia obowiązującym w Lotnictwie Policji;
- 2) spełnia wymagania w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej potwierdzone orzeczeniem o braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania funkcji operatora pokładowego, wydanym przez centrum medycyny lotniczej lub lekarza orzecznika medycyny lotniczej;
- 3) posiada udokumentowaną praktykę w charakterze pilota danego typu śmigłowca lub mechanika lotniczego obsługi technicznej danego typu śmigłowca.

4. Licencję Lotnictwa Policji o specjalności lotniczej mechanik lotniczy obsługi technicznej Lotnictwa Policji może uzyskać policjant lub pracownik Policji, który:

- 1) ukończył oraz zaliczył szkolenie lotnicze wymagane programem szkolenia obowiązującym w Lotnictwie Policji;
- 2) posiada udokumentowaną praktykę w charakterze mechanika lotniczego obsługi technicznej danego typu śmigłowca.

Art. 145kf. 1. Komendant Główny Policji wydaje licencje Lotnictwa Policji wraz z wpisywanymi do nich uprawnieniami policjantowi lub pracownikowi Policji, który łącznie spełnił wymagania wskazane w art. 145ke dla odpowiedniej specjalności lotniczej oraz zaliczył z wynikiem pozytywnym egzamin lotniczy, o którym mowa w art. 145kc ust. 1.

2. Komendant Główny Policji wznawia, cofa, zawiesza i przywraca licencje Lotnictwa Policji wraz z wpisywanymi do nich uprawnieniami.

Art. 145kg. 1. Ważność licencji Lotnictwa Policji jest uzależniona od wyniku okresowego sprawdzenia sprawności psychicznej i fizycznej członka personelu lotniczego Lotnictwa Policji, stwierdzonej w badaniach lotniczo-lekarskich, oraz utrzymania w okresie ważności licencji wiedzy i umiejętności niemniejszych niż wymagane do uzyskania licencji lub uprawnień do niej wpisywanych.

2. Ważność uprawnień wpisanych do licencji Lotnictwa Policji jest uzależniona od wyniku okresowego sprawdzenia posiadanych wiedzy i umiejętności, które nie powinny być mniejsze niż wymagane do uzyskania wpisu uprawnienia do licencji.

3. Do przedłużania ważności, wznowiania i weryfikowania uprawnień wpisanych do licencji Lotnictwa Policji stosuje się odpowiednio przepisy określone dla uzyskania tych uprawnień.

4. Przedłużenia ważności uprawnień wpisanych do licencji Lotnictwa Policji dokonuje się w okresie ich ważności.

5. Komendant Główny Policji cofa albo zawiesza licencję Lotnictwa Policji lub wpisane do niej uprawnienia w przypadku stwierdzenia, że członek personelu lotniczego Lotnictwa Policji:

- 1) uzyskał licencję Lotnictwa Policji lub uprawnienia wpisane do niej na podstawie sfałszowanych dokumentów;
- 2) sfałszował zapisy w licencji Lotnictwa Policji lub poświadczył nieprawdę w dokumentach obsługi technicznej;
- 3) utracił kwalifikacje wymagane do wykonywania określonych czynności lotniczych;
- 4) wykonywał czynności lotnicze w sposób zagrażający bezpieczeństwu;
- 5) wykonywał czynności lotnicze pod wpływem alkoholu, środka odurzającego lub innego podobnie działającego środka.

6. Licencja Lotnictwa Policji może zostać cofnięta lub zawieszona na wniosek posiadacza licencji.

7. W przypadku uzasadnionego podejrzenia zaistnienia okoliczności, o których mowa w ust. 5, Komendant Główny Policji może zawiesić licencję Lotnictwa Policji i zatrzymać ją na czas trwania postępowania w przedmiocie zawieszenia albo cofnięcia licencji. Przepis ten stosuje się odpowiednio do zawieszania lub cofania uprawnień wpisanych do licencji Lotnictwa Policji.

8. W przypadku postępowania prowadzonego przez uprawnione organy państwowe w celu stwierdzenia, czy zaistniały okoliczności, o których mowa w ust. 5, na czas prowadzenia tego postępowania Komendant Główny Policji może zawiesić licencję

Lotnictwa Policji i zatrzymać ją, jeżeli istnieje uzasadniona obawa, że dalsze wykonywanie czynności lotniczych może zagrażać bezpieczeństwu lotów, a organ prowadzący postępowanie nie zatrzymał tego dokumentu. Przepis ten stosuje się odpowiednio do zawieszania uprawnień wpisanych do licencji Lotnictwa Policji.

9. Komendant Główny Policji przywraca albo cofa zawieszenie licencji Lotnictwa Policji lub wpisanych do niej uprawnień w przypadku ustąpienia okoliczności określonych w ust. 5–8.

Art. 145kh. Komendant Główny Policji, mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa lotów, określi dla specjalności, o których mowa w art. 145kb ust. 4, w drodze zarządzenia:

- 1) uprawnienia wpisywane do licencji oraz szczegółowe warunki i sposób wydawania, wznawiania, cofania, zawieszania i przywracania licencji oraz wynikających z nich uprawnień, a także szczegółowe warunki i sposób przedłużania ważności uprawnień;
- 2) szczegółowe warunki i sposób prowadzenia szkolenia lotniczego oraz uzyskiwania kwalifikacji lotniczych;
- 3) szczegółowe warunki i sposób sprawdzania kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki;
- 4) minimalne wymagania w zakresie wiedzy i praktyki lotniczej wymaganej dla poszczególnych specjalności lotniczych i uprawnień wpisywanych do licencji;
- 5) szczegółowe procedury w zakresie uznania kwalifikacji lub uprawnień nabytych w lotnictwie państwowym lub lotnictwie cywilnym;
- 6) szczegółowe warunki korzystania z uprawnień wpisanych do licencji;
- 7) sposób i tryb prowadzenia wykazu personelu lotniczego Lotnictwa Policji;
- 8) wzory licencji Lotnictwa Policji.

Art. 145ki. 1. Sprawność psychiczną i fizyczną członka oraz kandydata na członka personelu lotniczego Lotnictwa Policji sprawdza się w trakcie badań lotniczo-lekarskich.

2. Członek personelu lotniczego Lotnictwa Policji nie może wykonywać lotów lub innych czynności lotniczych w przypadku utraty wymaganej sprawności psychicznej i fizycznej.

3. Członek personelu lotniczego Lotnictwa Policji, który jest świadomy utraty sprawności psychicznej lub fizycznej wymaganej do wykonywania swojej funkcji, jest obowiązany do natychmiastowego poddania się badaniom lotniczo-lekarskim.

4. Badania lotniczo-lekarskie członków oraz kandydatów na członków personelu lotniczego Lotnictwa Policji są przeprowadzane odpłatnie. Koszty tych badań ponosi przełożony, o którym mowa w art. 71a ust. 1.

5. Centra medycyny lotniczej lub lekarze orzecznicy medycyny lotniczej, o których mowa w art. 106 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2025 r. poz. 1431 i 1668 oraz z 2026 r. poz. 176), przeprowadzają badania lotniczo-lekarskie członków oraz kandydatów na członków personelu lotniczego Lotnictwa Policji i wydają orzeczenia o zdolności lub niezdolności do wykonywania lotów i innych czynności.

6. Od orzeczenia lotniczo-lekarskiego wydanego przez centrum medycyny lotniczej lub lekarza orzecznika medycyny lotniczej osobie zainteresowanej przysługuje odwołanie na zasadach określonych w art. 106 ust. 3 i 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

7. Dla licencji Lotnictwa Policji o specjalności lotniczej:

- 1) pilot śmigłowcowy Lotnictwa Policji – wydaje się orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 1 odpowiadające orzeczeniu lotniczo-lekarskiemu wydawanemu dla licencji pilota śmigłowcowego zawodowego, o której mowa w art. 94 ust. 6 pkt 1 lit. h ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 2) mechanik pokładowy Lotnictwa Policji i operator pokładowy Lotnictwa Policji – wydaje się orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 2 odpowiadające orzeczeniu lotniczo-lekarskiemu wydawanemu dla licencji mechanika pokładowego, o której mowa w art. 94 ust. 6 pkt 1 lit. s ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

Art. 145kj. Komendant Główny Policji, w celu zachowania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa operacji lotniczych oraz zapobieżenia skutkom skumulowanego zmęczenia członków załóg, określi, w drodze zarządzenia, w odniesieniu do członków załóg statków powietrznych Lotnictwa Policji:

- 1) maksymalny okres pełnienia czynności lotniczych;
- 2) przerwy w pełnieniu czynności lotniczych;
- 3) okresy wypoczynku należne w związku z pełnieniem czynności lotniczych;
- 4) ograniczenia czasu lotu.

Art. 145kk. 1. Do użytkowania w Lotnictwie Policji dopuszcza się statki powietrzne, dla których wydano świadectwo zdatności do lotu statku powietrznego Lotnictwa Policji, zwane dalej „świadectwem zdatności do lotu”, i które zostały wpisane do rejestru statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego.

2. Świadectwo zdatności do lotu wydaje Komendant Główny Policji.

3. Zdarność statków powietrznych do lotu, ich zespołów napędowych oraz innych podzespołów podlega ocenie w całym procesie ich eksploatacji.

4. Osoba lub podmiot wykonujący czynności związane z przeglądami, naprawami i obsługą techniczną statku powietrznego Lotnictwa Policji niezwłocznie zawiadamia kierownika komórki organizacyjnej zlecającej wykonanie czynności o wszelkich zdarzeniach i okolicznościach mogących mieć istotne znaczenie dla zdatności do lotu statku powietrznego Lotnictwa Policji.

5. Zgodność stanu technicznego każdego statku powietrznego Lotnictwa Policji z warunkami technicznymi, ujętymi w instrukcjach zapewnienia ciągłej zdatności do lotu, biuletynach serwisowych oraz dyrektywach zdatności do lotu, stwierdza się przez wydanie lub odnowienie świadectwa zdatności do lotu.

6. Świadectwo zdatności do lotu wydaje się lub odnawia na okres nie dłuższy niż 12 miesięcy od dnia wydania lub odnowienia tego świadectwa.

7. Komendant Główny Policji odmawia wydania lub odnowienia świadectwa zdatności do lotu, jeżeli statek powietrzny Lotnictwa Policji nie spełnia wymagań w zakresie zdatności do lotu.

8. Komendant Główny Policji może upoważnić inspektora techniki lotniczej do wydawania świadectw zdatności do lotu, zezwoleń na wykonywanie lotów, o których mowa w ust. 18, oraz wykonywania innych czynności związanych z wydaniem, unieważnianiem, zawieszeniem lub odnowieniem terminu ważności świadectw zdatności do lotu.

9. Inspektorem techniki lotniczej może zostać osoba, która łącznie spełnia następujące wymagania:

- 1) jest członkiem personelu lotniczego Lotnictwa Policji;
- 2) posiada tytuł zawodowy inżyniera lub magistra inżyniera;
- 3) posiada praktykę lotniczą przy bezpośredniej obsłudze statków powietrznych w okresie niekrótszym niż 10 lat, potwierdzoną posiadaniem uprawnień nadanych przez odpowiedni organ lotnictwa cywilnego lub państwowego.

10. Inspektor techniki lotniczej przed wydaniem lub odnowieniem terminu ważności świadectwa zdatności do lotu określa zdarność statku powietrznego Lotnictwa Policji do lotu na wniosek złożony przez kierownika właściwej komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji. Inspektor techniki lotniczej przeprowadza ocenę zdatności statku powietrznego Lotnictwa Policji do lotu w miejscu i terminie uzgodnionym z wnioskodawcą.

11. Statek powietrzny Lotnictwa Policji jest przedstawiany do oceny mającej na celu wydanie lub odnowienie świadectwa zdatności do lotu przez:

- 1) mechanika lotniczego obsługi technicznej, składającego oświadczenie o przygotowaniu statku powietrznego do przeprowadzenia oceny jego zdatności do lotu;
- 2) podmiot posiadający uprawnienia do obsługi państwowych lub cywilnych statków powietrznych.

12. Ocena zdatności do lotu statku powietrznego Lotnictwa Policji obejmuje:

- 1) ocenę dokumentacji statku powietrznego;
- 2) ocenę stanu technicznego statku powietrznego;
- 3) sprawdzenie statusu biuletynów i części o ograniczonej żywotności;
- 4) próby funkcjonalne statku powietrznego;
- 5) loty próbne-kontrolne.

13. Świadectwo zdatności do lotu zawiesza się lub unieważnia po negatywnym wyniku oceny zdatności do lotu statku powietrznego.

14. Świadectwo zdatności do lotu zawiesza się w przypadkach:

- 1) zawieszenia dopuszczenia do lotu typu statku powietrznego w lotnictwie państwowym lub cywilnym;
- 2) poważnych uszkodzeń lub usterek technicznych statku powietrznego;
- 3) wymiany takich zespołów jak: silnik, przekładnia, śmigło, łopaty wirnika nośnego, piasta wirnika nośnego, tarcza sterująca, piasta śmigła ogonowego, łopaty śmigła ogonowego;
- 4) upływu resursu statku powietrznego;
- 5) udziału statku powietrznego w wypadku lotniczym.

15. Odnowienie ważności świadectwa zdatności do lotu następuje:

- 1) z urzędu, po ustaniu przyczyn, o których mowa w ust. 14 pkt 1 i 2;
- 2) na wniosek użytkownika statku powietrznego Lotnictwa Policji, po przeprowadzeniu pozytywnej oceny zdatności do lotu statku powietrznego:
 - a) w przypadkach, o których mowa w ust. 14 pkt 3–5, po ustaniu przyczyny zawieszenia,
 - b) w przypadku upływu okresu ważności świadectwa zdatności do lotu,
 - c) w okresie ważności świadectwa zdatności do lotu, na kolejny okres.

16. Świadczenie zdatości do lotu unieważnia się w następujących przypadkach:

- 1) unieważnienia dopuszczenia do lotu typu statku powietrznego w lotnictwie państwowym lub cywilnym;
- 2) nieodpowiedniego stanu technicznego statku powietrznego Lotnictwa Policji;
- 3) naruszenia zasad użytkowania statku powietrznego albo użytkowania go przez osoby nieuprawnione.

17. Ważne świadectwo zdatości do lotu w czasie wykonywania lotów znajduje się na jego pokładzie.

18. W szczególnych okolicznościach Komendant Główny Policji może zezwolić na wykonanie lotu przez statek powietrzny Lotnictwa Policji nieposiadający ważnego świadectwa zdatości do lotu w celu przeprowadzenia prób lub badań statku powietrznego Lotnictwa Policji w trakcie lotu lub przebazowania w miejsce, w którym ten statek ma być naprawiony.

19. W okolicznościach, o których mowa w ust. 18, zezwolenie na wykonanie lotu wydaje Komendant Główny Policji lub upoważniony przez niego inspektor techniki lotniczej.

20. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 18, wydaje się po pozytywnym rozpatrzeniu wniosku przesłanego drogą służbową przez kierownika właściwej komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji.

21. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 18, określa warunki wykonywania lotu, w szczególności:

- 1) rodzaj, typ i numer rejestracyjny statku powietrznego Lotnictwa Policji;
- 2) przyczynę uzasadniającą wykonanie lotu w szczególnych okolicznościach;
- 3) planowane miejsce startu, lądowania lub rejon lotu;
- 4) ograniczenia i inne informacje, jeżeli zostaną określone podczas inspekcji, o której mowa w ust. 22;
- 5) okres ważności zezwolenia, nie dłuższy niż 30 dni.

22. Wydanie świadectwa zdatości do lotu, odnowienie jego terminu ważności oraz wydanie zezwolenia na lot w szczególnych okolicznościach może nastąpić po pozytywnej ocenie zdatości tego statku do lotu wykonanej przez inspektora techniki lotniczej.

Art. 145kl. Komendant Główny Policji, mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa lotów, określi, w drodze zarządzenia:

- 1) sposób i tryb dokonywania oceny zdatości i dopuszczenia do lotu oraz tryb wydawania świadectw zdatości do lotu;

- 2) procedury zarządzania zdolnością do lotu, organizacji i wykonywania obsługi technicznej statków powietrznych Lotnictwa Policji;
- 3) szczegółowe wymagania w zakresie dopuszczenia do użytkowania statków powietrznych Lotnictwa Policji, związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia oraz ich modyfikacji;
- 4) wzory dokumentów dotyczących zdolności do lotów i eksploatacji statków powietrznych oraz wzór upoważnienia do wykonywania czynności inspektora techniki lotniczej;
- 5) szczegółowe wymagania w zakresie systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz systemu monitorowania zgodności dotyczących zdolności do lotu.

Art. 145km. Komendant Główny Policji, mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa lotów, określi, w drodze zarządzenia, szczegółowe wymagania w zakresie:

- 1) procedur dotyczących operacji lotniczych, w tym norm i zasad użytkowania statków powietrznych oraz dokumentów obowiązujących przy ich eksploatacji;
- 2) systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz systemu monitorowania zgodności dotyczących operacji lotniczych.

Art. 145kn. 1. Komendant Główny Policji przedstawia ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych sprawozdania półroczne, w terminie do dnia 31 stycznia i 31 lipca każdego roku, z wykonywania przez Lotnictwo Policji operacji lotniczych, z uwzględnieniem:

- 1) liczby, rodzajów i czasu wykonanych lotów;
- 2) liczby statków powietrznych z podziałem na typy i wskazaniem miejsca ich bazowania;
- 3) ukończenia kadrowego;
- 4) zmian w rejestrach statków powietrznych oraz lotnisk i lądowisk;
- 5) przeprowadzonych wewnętrznych i zewnętrznych szkoleń lotniczych;
- 6) obszarów nadzoru lotniczego przekazanych do realizacji innym podmiotom na podstawie art. 1 ust. 6b ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 7) wyników przeprowadzonych inspekcji lub audytów ze wskazaniem zaleceń lub stwierdzonych niezgodności;
- 8) zaistniałych zdarzeń lotniczych;
- 9) przyjętych zaleceń dotyczących bezpieczeństwa i podjętych działań zapobiegawczych lub naprawczych.

2. Komendant Główny Policji przekazuje niezwłocznie ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych informację o zaistnieniu wypadku lub poważnego incydentu lotniczego.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2026 r. poz. 367) wprowadza się następujące zmiany:

1) po art. 20 dodaje się art. 20a–20n w brzmieniu:

„Art. 20a. 1. W ramach Straży Granicznej funkcjonuje Lotnictwo Straży Granicznej, w skład którego wchodzi: personel lotniczy, personel pokładowy i statki powietrzne, pozostające w strukturach jednostek organizacyjnych Straży Granicznej oraz komórek organizacyjnych Komendy Głównej Straży Granicznej.

2. Lotnictwo Straży Granicznej może być wykorzystywane do realizacji ustawowych zadań Straży Granicznej, szkoleń przeprowadzanych w celu utrzymania gotowości operacyjnej tego lotnictwa oraz innych zadań wynikających z przepisów, w tym przepisów prawa Unii Europejskiej oraz umów i porozumień międzynarodowych obejmujących w szczególności:

- 1) współpracę z innymi podmiotami realizującymi zadania w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i porządku publicznego oraz bezpieczeństwa państwa;
- 2) udział w działaniach związanych z reagowaniem w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowych, w tym zdarzeń o charakterze terrorystycznym;
- 3) wykonywanie działań na rzecz innych organów, instytucji i służb w celu ochrony porządku publicznego, ratowania życia lub zdrowia, zapobiegania i likwidacji skutków zagrożeń dla mienia w znacznych rozmiarach i środowiska naturalnego, prowadzenia akcji ratowniczych w czasie pożarów, klęsk żywiołowych lub likwidacji miejscowych zagrożeń;
- 4) współpracę z Europejską Agencją Straży Granicznej i Przybrzeżnej (Frontex) w zakresie wykonywania wspólnych operacji w szczególności poza granicami kraju;
- 5) współpracę z właściwymi władzami lotniczymi oraz innymi organami, służbami lub instytucjami państwowymi, realizującymi zadania w zakresie lotnictwa;
- 6) udział w pracach Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego;
- 7) prowadzenie badań incydentów lotniczych Lotnictwa Straży Granicznej, od badania których odstąpiła Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego.

3. W ramach Lotnictwa Straży Granicznej właściwa komórka organizacyjna Komendy Głównej Straży Granicznej lub jednostka organizacyjna Straży Granicznej zapewnia obsługę i gotowość operacyjną statków powietrznych Straży Granicznej.

4. Zadania, o których mowa w ust. 2 i 3, mogą być wykonywane również poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej.

5. W przypadku podjęcia decyzji, o której mowa w art. 2 ust. 6 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.³⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2018/1139”, w zakresie określonym tą decyzją do Lotnictwa Straży Granicznej stosuje się przepisy tego rozporządzenia.

6. Decyzję, o której mowa w art. 2 ust. 6 rozporządzenia (UE) 2018/1139, w odniesieniu do Lotnictwa Straży Granicznej podejmuje Komendant Główny Straży Granicznej w porozumieniu z Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego. O podjęciu tej decyzji Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego powiadamia Komisję Europejską i Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.

Art. 20b. 1. Do wykonywania lotów w zakresie sterowania statkiem powietrznym oraz jego obsługi technicznej w Lotnictwie Straży Granicznej są uprawnieni członkowie personelu lotniczego Lotnictwa Straży Granicznej oraz funkcjonariusze i pracownicy Straży Granicznej uczestniczący w szkoleniu lotniczym.

2. Do wykonywania lotów w zakresie obsługi określonych urządzeń i systemów pokładowych w Lotnictwie Straży Granicznej, niezwiązanej ze sterowaniem statkiem powietrznym, są uprawnieni członkowie personelu pokładowego Lotnictwa Straży Granicznej oraz funkcjonariusze i pracownicy Straży Granicznej uczestniczący w szkoleniu lotniczym.

³⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 236 z 05.07.2021, str. 1, Dz. Urz. UE L 382 z 28.10.2021, str. 60, Dz. Urz. UE L 2024/1107 z 23.05.2024, Dz. Urz. UE L 2024/1403 z 24.05.2024, Dz. Urz. UE L 2024/1689 z 12.07.2024, Dz. Urz. UE L 2024/2803 z 11.11.2024, Dz. Urz. UE L 2025/20 z 07.03.2025, Dz. Urz. UE L 2025/870 z 05.05.2025 oraz Dz. Urz. UE L 2025/1044 z 06.08.2025.

3. Członkiem personelu lotniczego Lotnictwa Straży Granicznej jest funkcjonariusz lub pracownik Straży Granicznej, który posiada ważną licencję wydaną przez Komendanta Głównego Straży Granicznej, zwaną dalej „licencją Lotnictwa Straży Granicznej”, wraz z ważnymi odpowiednimi uprawnieniami wpisanymi do licencji i jest wpisany do wykazu personelu lotniczego Lotnictwa Straży Granicznej.

4. Członkiem personelu pokładowego Lotnictwa Straży Granicznej jest funkcjonariusz lub pracownik Straży Granicznej, który posiada odpowiednie kwalifikacje do obsługi określonych urządzeń i systemów pokładowych w Lotnictwie Straży Granicznej w trakcie wykonywania lotów oraz ważne wymagane uprawnienia, wpisany do wykazu personelu pokładowego Lotnictwa Straży Granicznej, wraz ze wskazaniem tych uprawnień i ich ważności, a brak przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania przez niego funkcji członka personelu pokładowego Lotnictwa Straży Granicznej potwierdza orzeczenie lotniczo-lekarskie.

5. Licencja Lotnictwa Straży Granicznej jest świadectwem stwierdzającym posiadanie określonych kwalifikacji oraz dokumentem upoważniającym do wykonywania określonych czynności lotniczych wyłącznie w Lotnictwie Straży Granicznej.

6. Komendant Główny Straży Granicznej wydaje licencje Lotnictwa Straży Granicznej o specjalności lotniczej:

- 1) pilot Lotnictwa Straży Granicznej;
- 2) mechanik pokładowy Lotnictwa Straży Granicznej;
- 3) mechanik lotniczy Lotnictwa Straży Granicznej.

7. Licencje Lotnictwa Straży Granicznej wydaje się odrębnie dla każdego rodzaju specjalności lotniczej członków personelu lotniczego Lotnictwa Straży Granicznej.

8. Licencję Lotnictwa Straży Granicznej może uzyskać funkcjonariusz lub pracownik, który łącznie spełnia następujące warunki:

- 1) posiada co najmniej ukończone specjalistyczne szkolenie o kierunku lotniczym oraz wykształcenie średnie lub średnie branżowe;
- 2) odpowiada wymaganiom w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej potwierdzonym orzeczeniem o braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego Lotnictwa Straży Granicznej dla danej specjalności lotniczej;
- 3) ukończył oraz zaliczył szkolenie lotnicze w określonej specjalności lotniczej;
- 4) uzyskał pozytywny wynik egzaminu lotniczego, o którym mowa w art. 20c ust. 1.

9. Przy wydawaniu licencji Lotnictwa Straży Granicznej dla poszczególnych specjalności lotniczych Komendant Główny Straży Granicznej może uznać kwalifikacje i uprawnienia nabyte w lotnictwie państwowym lub w lotnictwie cywilnym.

10. W przypadku, o którym mowa w ust. 9, uznanie kwalifikacji lub uprawnień nabytych w lotnictwie państwowym lub w lotnictwie cywilnym jest dokonywane na podstawie dokumentów potwierdzających uzyskanie kwalifikacji lub uprawnień w lotnictwie państwowym albo w lotnictwie cywilnym wydanych przez właściwe w danym zakresie jednostki organizacyjne lotnictwa państwowego albo uprawnione organy lotnictwa cywilnego, po złożeniu z wynikiem pozytywnym egzaminu lotniczego, o którym mowa w art. 20c ust. 1.

11. Jeżeli dla uznania kwalifikacji lub uprawnień nabytych w lotnictwie państwowym lub lotnictwie cywilnym w celu wydania licencji Lotnictwa Straży Granicznej jest wymagana udokumentowana praktyka lotnicza, zalicza się tę praktykę na podstawie dokumentów potwierdzających wykonywanie w lotnictwie państwowym lub cywilnym odpowiednich czynności lotniczych, wydanych przez właściwe w danym zakresie jednostki organizacyjne lotnictwa państwowego lub lotnictwa cywilnego.

12. Komendant Główny Straży Granicznej może zezwolić osobom niebędącym funkcjonariuszami lub pracownikami Straży Granicznej, w zakresie posiadanych przez nie uprawnień, na wykonywanie czynności lotniczych w ramach Lotnictwa Straży Granicznej w trakcie szkolenia lotniczego.

13. Wykaz personelu lotniczego Lotnictwa Straży Granicznej zawiera dane dotyczące członka personelu lotniczego:

- 1) imię i nazwisko;
- 2) datę urodzenia;
- 3) numer licencji;
- 4) informacje na temat posiadanych uprawnień lotniczych oraz okresu ich ważności.

14. Wykaz personelu pokładowego Lotnictwa Straży Granicznej zawiera dane dotyczące członka personelu pokładowego:

- 1) imię i nazwisko;
- 2) datę urodzenia;
- 3) informacje na temat posiadanych uprawnień i okresu ich ważności.

Art. 20c. 1. Warunkiem uzyskania licencji Lotnictwa Straży Granicznej jest pozytywny wynik egzaminu lotniczego składającego się z części teoretycznej

i praktycznej, złożonego przed Lotniczą Komisją Egzaminacyjną Lotnictwa Straży Granicznej, zwaną dalej „Komisją Egzaminacyjną”.

2. Komendant Główny Straży Granicznej powołuje członków Komisji Egzaminacyjnej spośród funkcjonariuszy i pracowników Straży Granicznej posiadających odpowiednie kwalifikacje, wiedzę i doświadczenie w zakresie lotnictwa.

Art. 20d. Komendant Główny Straży Granicznej określi, w drodze zarządzenia:

- 1) skład Komisji Egzaminacyjnej;
- 2) szczegółowe wymagania w zakresie kwalifikacji, wiedzy i doświadczenia, które muszą spełniać członkowie Komisji Egzaminacyjnej;
- 3) sposób i tryb przeprowadzania egzaminów lotniczych;
- 4) wzory wymaganych dokumentów.

Art. 20e. 1. Licencję Lotnictwa Straży Granicznej o specjalności lotniczej pilot Lotnictwa Straży Granicznej może uzyskać funkcjonariusz lub pracownik Straży Granicznej, który:

- 1) ukończył oraz zaliczył szkolenie lotnicze w tej specjalności wymagane programem szkolenia obowiązującym w Lotnictwie Straży Granicznej;
- 2) spełnia wymagania w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej, potwierdzone orzeczeniem o braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania funkcji pilota, wydanym przez centrum medycyny lotniczej lub lekarza orzecznika medycyny lotniczej;
- 3) posiada udokumentowaną praktykę w charakterze pilota danego typu statku powietrznego.

2. Licencję Lotnictwa Straży Granicznej o specjalności lotniczej mechanik pokładowy Lotnictwa Straży Granicznej może uzyskać funkcjonariusz lub pracownik Straży Granicznej, który:

- 1) ukończył oraz zaliczył szkolenie lotnicze w tej specjalności wymagane programem szkolenia obowiązującym w Lotnictwie Straży Granicznej;
- 2) spełnia wymagania w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej, potwierdzone orzeczeniem o braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania funkcji mechanika pokładowego, wydanym przez centrum medycyny lotniczej lub lekarza orzecznika medycyny lotniczej;
- 3) posiada udokumentowaną praktykę w charakterze mechanika lotniczego danego typu statku powietrznego.

3. Licencję Lotnictwa Straży Granicznej o specjalności lotniczej mechanik lotniczy Lotnictwa Straży Granicznej może uzyskać funkcjonariusz lub pracownik Straży Granicznej, który:

- 1) ukończył oraz zaliczył szkolenie lotnicze w tej specjalności wymagane programem szkolenia obowiązującym w Lotnictwie Straży Granicznej;
- 2) posiada udokumentowaną praktykę w charakterze mechanika lotniczego danego typu statku powietrznego.

Art. 20f. 1. Komendant Główny Straży Granicznej wydaje licencje Lotnictwa Straży Granicznej wraz z wpisywanymi do nich uprawnieniami funkcjonariuszowi lub pracownikowi Straży Granicznej, który łącznie spełnił wymagania wskazane w art. 20e dla odpowiedniej specjalności lotniczej oraz zaliczył z wynikiem pozytywnym egzamin lotniczy, o którym mowa w art. 20c ust. 1.

2. Komendant Główny Straży Granicznej wznawia, cofa, zawiesza i przywraca licencje Lotnictwa Straży Granicznej wraz z wpisywanymi do nich uprawnieniami.

Art. 20g. 1. Ważność licencji Lotnictwa Straży Granicznej jest uzależniona od wyniku okresowego sprawdzenia sprawności psychicznej i fizycznej członka personelu lotniczego, stwierdzonej w badaniach lotniczo-lekarskich, oraz utrzymania w okresie ważności licencji wiedzy i umiejętności niemniejszych niż wymagane do uzyskania licencji lub uprawnień do niej wpisywanych.

2. Ważność uprawnień wpisanych do licencji Lotnictwa Straży Granicznej jest uzależniona od wyniku okresowego sprawdzenia posiadanych wiedzy i umiejętności, które nie powinny być mniejsze niż wymagane do uzyskania wpisu uprawnienia do licencji.

3. Do przedłużania ważności, wznawiania i weryfikowania uprawnień wpisanych do licencji Lotnictwa Straży Granicznej stosuje się odpowiednio przepisy określone dla uzyskania tych uprawnień.

4. Przedłużenia ważności uprawnień wpisanych do licencji Lotnictwa Straży Granicznej dokonuje się w okresie ich ważności.

5. Komendant Główny Straży Granicznej cofa albo zawiesza licencję Lotnictwa Straży Granicznej lub wpisane do niej uprawnienia w przypadku stwierdzenia, że członek personelu lotniczego:

- 1) uzyskał licencję Lotnictwa Straży Granicznej lub uprawnienia wpisane do niej na podstawie sfałszowanych dokumentów;

- 2) sfałszował zapisy w licencji Lotnictwa Straży Granicznej lub poświadczyl nieprawdę w dokumentach obsługi technicznej;
- 3) utracił kwalifikacje wymagane do wykonywania określonych czynności lotniczych;
- 4) wykonywał czynności lotnicze w sposób zagrażający bezpieczeństwu;
- 5) wykonywał czynności lotnicze pod wpływem alkoholu, środka odurzającego lub innego podobnie działającego środka.

6. Licencja Lotnictwa Straży Granicznej może zostać cofnięta lub zawieszona na wniosek posiadacza licencji.

7. W przypadku uzasadnionego podejrzenia zaistnienia okoliczności, o których mowa w ust. 5, Komendant Główny Straży Granicznej może zawiesić licencję Lotnictwa Straży Granicznej i zatrzymać ją na czas trwania postępowania w przedmiocie zawieszenia albo cofnięcia licencji. Przepis ten stosuje się odpowiednio do zawieszania lub cofania uprawnień wpisanych do licencji Lotnictwa Straży Granicznej.

8. W przypadku postępowania prowadzonego przez uprawnione organy państwowe w celu stwierdzenia, czy zaistniały okoliczności, o których mowa w ust. 5, na czas prowadzenia tego postępowania Komendant Główny Straży Granicznej może zawiesić licencję Lotnictwa Straży Granicznej i zatrzymać ją, jeżeli istnieje uzasadniona obawa, że dalsze wykonywanie czynności lotniczych może zagrażać bezpieczeństwu lotów, a organ prowadzący postępowanie nie zatrzymał tego dokumentu. Przepis ten stosuje się odpowiednio do zawieszania uprawnień wpisanych do licencji Lotnictwa Straży Granicznej.

9. Komendant Główny Straży Granicznej przywraca albo cofa zawieszenie licencji Lotnictwa Straży Granicznej lub wpisanych do niej uprawnień w przypadku ustąpienia okoliczności określonych w ust. 5–8.

Art. 20h. Komendant Główny Straży Granicznej, mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa lotów, określi dla specjalności, o których mowa w art. 20b ust. 6, w drodze zarządzenia:

- 1) uprawnienia wpisywane do licencji oraz szczegółowe warunki i sposób wydawania, wznawiania, cofania, zawieszania i przywracania licencji oraz wynikających z nich uprawnień, a także szczegółowe warunki i sposób przedłużania ważności uprawnień;
- 2) szczegółowe warunki i sposób prowadzenia szkolenia lotniczego oraz uzyskiwania kwalifikacji lotniczych;

- 3) szczegółowe warunki i sposób sprawdzania kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki;
- 4) minimalne wymagania w zakresie wiedzy i praktyki lotniczej wymaganej dla poszczególnych specjalności lotniczych i uprawnień wpisywanych do licencji;
- 5) szczegółowe procedury w zakresie uznania kwalifikacji lub uprawnień nabytych w lotnictwie państwowym lub lotnictwie cywilnym;
- 6) szczegółowe warunki korzystania z uprawnień wpisanych do licencji;
- 7) sposób i tryb prowadzenia wykazu personelu lotniczego i personelu pokładowego Lotnictwa Straży Granicznej;
- 8) wzory licencji Lotnictwa Straży Granicznej.

Art. 20i. 1. Sprawność psychiczną i fizyczną członka personelu lotniczego, kandydata na członka personelu lotniczego oraz członka personelu pokładowego Lotnictwa Straży Granicznej sprawdza się w trakcie badań lotniczo-lekarskich.

2. Członek personelu lotniczego lub członek personelu pokładowego Lotnictwa Straży Granicznej nie może wykonywać lotów lub innych czynności lotniczych w przypadku utraty wymaganej sprawności psychicznej i fizycznej.

3. Członek personelu lotniczego lub członek personelu pokładowego Lotnictwa Straży Granicznej, który jest świadomy utraty sprawności psychicznej lub fizycznej wymaganej do wykonywania swojej funkcji, jest obowiązany do natychmiastowego poddania się badaniom lotniczo-lekarskim.

4. Badania lotniczo-lekarskie członków personelu lotniczego, kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu pokładowego Lotnictwa Straży Granicznej są przeprowadzane odpłatnie. Koszty tych badań ponosi przełożony, o którym mowa w art. 75a ust. 1.

5. Centra medycyny lotniczej lub lekarze orzecznicy medycyny lotniczej, o których mowa w art. 106 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, przeprowadzają badania lotniczo-lekarskie członków personelu lotniczego, kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu pokładowego Lotnictwa Straży Granicznej i wydają orzeczenia o zdolności lub niezdolności do wykonywania lotów i innych czynności.

6. Od orzeczenia lotniczo-lekarskiego wydanego przez centrum medycyny lotniczej lub lekarza orzecznika medycyny lotniczej osobie zainteresowanej przysługuje odwołanie

na zasadach określonych w art. 106 ust. 3 i 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

7. Dla licencji Lotnictwa Straży Granicznej o specjalności lotniczej:

- 1) pilot Lotnictwa Straży Granicznej – wydaje się orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 1 odpowiadające orzeczeniu lotniczo-lekarskiemu wydawanemu dla licencji, o której mowa w art. 94 ust. 6 pkt 1 lit. c–e, h oraz i ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 2) mechanik pokładowy Lotnictwa Straży Granicznej – wydaje się orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 2 odpowiadające orzeczeniu lotniczo-lekarskiemu wydawanemu dla licencji mechanika pokładowego, o której mowa w art. 94 ust. 6 pkt 1 lit. s ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

8. Dla członków personelu pokładowego Lotnictwa Straży Granicznej wydaje się orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 2 odpowiadające orzeczeniu lotniczo-lekarskiemu wydawanemu dla licencji mechanika pokładowego, o której mowa w art. 94 ust. 6 pkt 1 lit. s ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

Art. 20j. Maksymalny okres wykonywania zadań na statkach powietrznych Lotnictwa Straży Granicznej, przerwy w wykonywaniu zadań na statkach powietrznych Lotnictwa Straży Granicznej, okresy wypoczynku należne w związku z wykonywaniem zadań na statkach powietrznych Lotnictwa Straży Granicznej oraz ograniczenia czasu lotu określają przepisy wydane na podstawie art. 37 ust. 4.

Art. 20k. 1. Do użytkowania w Lotnictwie Straży Granicznej dopuszcza się statki powietrzne, dla których wydano świadectwo zdatności do lotu statku powietrznego Lotnictwa Straży Granicznej, zwane dalej „świadectwem zdatności do lotu”, i które zostały wpisane do rejestru statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego.

2. Świadectwo zdatności do lotu wydaje Komendant Główny Straży Granicznej.

3. Zdadność statków powietrznych do lotu, ich zespołów napędowych oraz innych podzespołów podlega ocenie w całym procesie ich eksploatacji.

4. Osoba lub podmiot wykonujący czynności związane z obsługą techniczną statku powietrznego Lotnictwa Straży Granicznej niezwłocznie zawiadamia kierownika komórki organizacyjnej zlecającej wykonanie czynności o wszelkich zdarzeniach i okolicznościach mogących mieć istotne znaczenie dla zdadności do lotu statku powietrznego Lotnictwa Straży Granicznej.

5. Zgodność stanu technicznego każdego statku powietrznego Lotnictwa Straży Granicznej z warunkami technicznymi, ujętymi w stosownych instrukcjach i dokumentach zapewnienia zdatności do lotu, stwierdza się przez wydanie lub odnowienie świadectwa zdatności do lotu.

6. Świadectwo zdatności do lotu wydaje się lub odnawia na okres nie dłuższy niż 12 miesięcy od dnia wydania lub odnowienia tego świadectwa.

7. Komendant Główny Straży Granicznej odmawia wydania lub odnowienia świadectwa zdatności do lotu, jeżeli statek powietrzny Lotnictwa Straży Granicznej nie spełnia wymagań w zakresie zdatności do lotu.

8. Komendant Główny Straży Granicznej może upoważnić inspektora techniki lotniczej do wydawania świadectw zdatności do lotu, zezwoleń na wykonywanie lotów, o których mowa w ust. 18, oraz wykonywania innych czynności związanych z wydaniem, unieważnianiem, zawieszeniem lub odnowieniem terminu ważności świadectw zdatności do lotu.

9. Inspektorem techniki lotniczej może zostać osoba, która łącznie spełnia następujące wymagania:

- 1) jest członkiem personelu lotniczego Lotnictwa Straży Granicznej;
- 2) posiada praktykę lotniczą przy bezpośredniej obsłudze statków powietrznych w okresie niekrótszym niż 10 lat, potwierdzoną posiadaniem uprawnień nadanych przez odpowiedni organ lotnictwa cywilnego lub państwowego.

10. Inspektor techniki lotniczej przed wydaniem lub odnowieniem terminu ważności świadectwa zdatności do lotu określa zdatność statku powietrznego Lotnictwa Straży Granicznej do lotu na wniosek złożony przez kierownika właściwej komórki organizacyjnej Lotnictwa Straży Granicznej. Inspektor techniki lotniczej przeprowadza ocenę zdatności statku powietrznego Lotnictwa Straży Granicznej do lotu w miejscu i terminie uzgodnionym z wnioskodawcą.

11. Statek powietrzny Lotnictwa Straży Granicznej jest przedstawiany do oceny mającej na celu wydanie lub odnowienie świadectwa zdatności do lotu przez:

- 1) mechanika lotniczego, składającego oświadczenie o przygotowaniu statku powietrznego do przeprowadzenia oceny jego zdatności do lotu;
- 2) podmiot posiadający uprawnienia do obsługi państwowych lub cywilnych statków powietrznych.

12. Ocena zdadności do lotu statku powietrznego Lotnictwa Straży Granicznej obejmuje:

- 1) ocenę dokumentacji statku powietrznego;
- 2) ocenę stanu technicznego statku powietrznego;
- 3) sprawdzenie statusu biuletynów i części o ograniczonej żywotności;
- 4) próby funkcjonalne statku powietrznego;
- 5) loty próbne-kontrolne.

13. Świadectwo zdadności do lotu zawiesza się lub unieważnia po negatywnym wyniku oceny zdadności do lotu statku powietrznego.

14. Świadectwo zdadności do lotu zawiesza się w przypadkach:

- 1) zawieszenia dopuszczenia do lotu typu statku powietrznego w lotnictwie państwowym lub cywilnym;
- 2) poważnych uszkodzeń lub usterek technicznych statku powietrznego;
- 3) wymiany takich zespołów jak: silnik, przekładnia, śmigło, łopaty wirnika nośnego, piasta wirnika nośnego, tarcza sterująca, piasta śmigła ogonowego, łopaty śmigła ogonowego;
- 4) upływu resursu statku powietrznego;
- 5) udziału statku powietrznego w wypadku lotniczym.

15. Odnowienie ważności świadectwa zdadności do lotu następuje:

- 1) z urzędu, po ustaniu przyczyn, o których mowa w ust. 14 pkt 1 i 2;
- 2) na wniosek użytkownika statku powietrznego, po przeprowadzeniu pozytywnej oceny zdadności do lotu statku powietrznego:
 - a) w przypadkach, o których mowa w ust. 14 pkt 3–5, po ustaniu przyczyny zawieszenia,
 - b) w przypadku upływu okresu ważności świadectwa zdadności do lotu,
 - c) w okresie ważności świadectwa zdadności do lotu, na kolejny okres.

16. Świadectwo zdadności do lotu unieważnia się w następujących przypadkach:

- 1) unieważnienia dopuszczenia do lotu typu statku powietrznego w lotnictwie państwowym lub cywilnym;
- 2) nieodpowiedniego stanu technicznego statku powietrznego;
- 3) naruszenia zasad użytkowania statku powietrznego albo użytkowania go przez osoby nieuprawnione.

17. Ważne świadectwo zdadności do lotu w czasie wykonywania lotów znajduje się na jego pokładzie.

18. W szczególnych okolicznościach Komendant Główny Straży Granicznej może zezwolić na wykonanie lotu przez statek powietrzny Lotnictwa Straży Granicznej nieposiadający ważnego świadectwa zdatności do lotu w celu przeprowadzenia prób lub badań statku powietrznego Straży Granicznej w trakcie lotu lub przebazowania w miejsce, w którym ten statek ma być naprawiony.

19. W okolicznościach, o których mowa w ust. 18, zezwolenie na wykonanie lotu wydaje Komendant Główny Straży Granicznej lub upoważniony przez niego inspektor techniki lotniczej.

20. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 18, wydaje się po pozytywnym rozpatrzeniu wniosku przesłanego drogą służbową przez kierownika właściwej wewnętrznej komórki organizacyjnej Lotnictwa Straży Granicznej.

21. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 18, określa warunki wykonywania lotu, w szczególności:

- 1) rodzaj, typ i numer rejestracyjny statku powietrznego Straży Granicznej;
- 2) przyczynę uzasadniającą wykonanie lotu w szczególnych okolicznościach;
- 3) planowane miejsce startu, lądowania lub rejon lotu;
- 4) ograniczenia i inne informacje, jeżeli zostaną określone podczas inspekcji, o której mowa w ust. 22;
- 5) okres ważności zezwolenia, nie dłuższy niż 30 dni.

22. Wydanie świadectwa zdatności do lotu, odnowienie jego terminu ważności oraz wydanie zezwolenia na lot w szczególnych okolicznościach może nastąpić po pozytywnej ocenie zdatności tego statku do lotu wykonanej przez inspektora techniki lotniczej.

Art. 20l. Komendant Główny Straży Granicznej, mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa lotów, określi, w drodze zarządzenia:

- 1) sposób i tryb dokonywania oceny zdatności i dopuszczenia do lotu oraz tryb wydawania świadectw zdatności do lotu;
- 2) procedury zarządzania zdatnością do lotu, organizacji i wykonywania obsługi technicznej statków powietrznych Lotnictwa Straży Granicznej;
- 3) szczegółowe wymagania w zakresie dopuszczenia do użytkowania statków powietrznych Lotnictwa Straży Granicznej, związanych z nimi wyrobów części i wyposażenia oraz ich modyfikacji;
- 4) wzory dokumentów dotyczących zdatności do lotów i eksploatacji statków powietrznych Lotnictwa Straży Granicznej oraz wzór upoważnienia do wykonywania czynności inspektora techniki lotniczej;

- 5) szczegółowe wymagania w zakresie systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz systemu monitorowania zgodności dotyczących zdolności do lotu.

Art. 20m. Komendant Główny Straży Granicznej, mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa lotów, określi, w drodze zarządzenia, szczególne wymagania w zakresie:

- 1) procedur dotyczących operacji lotniczych, w tym norm i zasad użytkowania statków powietrznych oraz dokumentów obowiązujących przy ich eksploatacji;
- 2) systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz systemu monitorowania zgodności dotyczących operacji lotniczych.

Art. 20n. 1. Komendant Główny Straży Granicznej przedstawia ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych sprawozdania półroczne, w terminie do dnia 31 stycznia i 31 lipca każdego roku, z wykonywania przez Lotnictwo Straży Granicznej operacji lotniczych, z uwzględnieniem:

- 1) liczby, rodzajów i czasu wykonanych lotów;
- 2) liczby statków powietrznych z podziałem na typy i wskazaniem miejsca ich bazowania;
- 3) ukończenia kadrowego;
- 4) zmian w rejestrach statków powietrznych oraz lotnisk i lądowisk;
- 5) przeprowadzonych wewnętrznych i zewnętrznych szkoleń lotniczych;
- 6) obszarów nadzoru lotniczego przekazanych do realizacji innym podmiotom na podstawie art. 1 ust. 6b ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 7) wyników przeprowadzonych inspekcji lub audytów ze wskazaniem zaleceń lub stwierdzonych niezgodności;
- 8) zaistniałych zdarzeń lotniczych;
- 9) przyjętych zaleceń dotyczących bezpieczeństwa i podjętych działań zapobiegawczych lub naprawczych.

2. Komendant Główny Straży Granicznej przekazuje niezwłocznie ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych informację o zaistnieniu wypadku lub poważnego incydentu lotniczego.”;

- 2) art. 30 otrzymuje brzmienie:

„Art. 30. 1. Jednostki pływające Straży Granicznej oznakowuje się przez umieszczenie na nich:

- 1) bandery;
- 2) flagi Straży Granicznej;

- 3) dodatkowego znaku rozpoznawczego Straży Granicznej;
- 4) numeru burtowego;
- 5) napisu STRAŻ GRANICZNA i umieszczonego pod nim napisu POLISH BORDER GUARD – z wyłączeniem jednostek pływających o długości kadłuba poniżej 5 metrów;
- 6) kolorów białego, niebieskiego, zielonego lub czarnego – na widocznych ich częściach.

2. Flagę Straży Granicznej jednostki pływające Straży Granicznej podnoszą, niezależnie od bandery, w czasie wykonywania zadań określonych w ustawie.

3. Nie umieszcza się bandery i flagi Straży Granicznej na jednostkach pływających Straży Granicznej, na których ze względów konstrukcyjnych nie jest to możliwe.

4. W czasie wykonywania przez jednostki pływające Straży Granicznej zadań w nocy oraz w warunkach ograniczonej widoczności jednostki te używają znaków rozpoznawczych.

5. Jednostki pływające Straży Granicznej mogą być oznaczone nadaną im nazwą własną.

6. W czasie wykonywania czynności operacyjno-rozpoznawczych lub w związku z wykonywaniem tych czynności albo w przypadku wymagającym zapewnienia niejawnego charakteru podejmowanych czynności jednostka pływająca Straży Granicznej może nie spełniać wymogów określonych w ust. 1 i 2.”;

- 3) po art. 30 dodaje się art. 30a i art. 30b w brzmieniu:

„Art. 30a. 1. Statki powietrzne Lotnictwa Straży Granicznej oznakowuje się w sposób wskazujący, że są statkami powietrznymi lotnictwa służb porządku publicznego wykorzystywanymi przez Straż Graniczną przez umieszczenie na nich:

- 1) znaku polskiej przynależności państwowej statku powietrznego Lotnictwa Straży Granicznej;
- 2) znaku rejestracyjnego;
- 3) dodatkowego znaku rozpoznawczego Straży Granicznej;
- 4) znaków rozpoznawczych używanych przez statki powietrzne w nocy;
- 5) napisu STRAŻ GRANICZNA i umieszczonego pod nim napisu POLISH BORDER GUARD.

2. Statek powietrzny Lotnictwa Straży Granicznej, jeżeli jest to uzasadnione charakterem wykonywanych zadań, może być oznakowany z wykorzystaniem kolorystyki umożliwiającej jego podwyższone maskowanie.

3. W czasie wykonywania czynności operacyjno-rozpoznawczych lub w związku z wykonywaniem tych czynności albo w przypadku wymagającym zapewnienia niejawnego charakteru podejmowanych czynności, statek powietrzny Lotnictwa Straży Granicznej może nie spełniać wymogów określonych w ust. 1.

4. Bezzałogowy statek powietrzny używany przez Straż Graniczną oznakowuje się w sposób określony w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.⁴⁾).

Art. 30b. Minister właściwy do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wzór flagi Straży Granicznej,
- 2) wzór dodatkowego znaku rozpoznawczego Straży Granicznej,
- 3) wzór znaku polskiej przynależności państwowej statku powietrznego Lotnictwa Straży Granicznej,
- 4) sposób oznakowania jednostek pływających Straży Granicznej,
- 5) sposób umieszczania bandery i flagi na jednostkach pływających Straży Granicznej,
- 6) znaki rozpoznawcze używane w nocy przez statki powietrzne Lotnictwa Straży Granicznej,
- 7) sposób oznakowania statków powietrznych Lotnictwa Straży Granicznej,
- 8) sposób maskowania oznakowania statków powietrznych – uwzględniając konieczność szybkiej identyfikacji jednostek pływających Straży Granicznej i statków powietrznych Lotnictwa Straży Granicznej oraz mając na względzie konieczność prawidłowego i bezpiecznego oznakowania jednostek pływających Straży Granicznej i statków powietrznych Lotnictwa Straży Granicznej.”;

4) w art. 34a:

a) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Przyjęcie do służby na okres służby kontraktowej następuje:

- 1) po przeprowadzeniu postępowania kwalifikacyjnego, o którym mowa w art. 31 ust. 2, z wyjątkiem etapu wymienionego w pkt 7;

⁴⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 255 z 04.10.2019, str. 11, Dz. Urz. UE L 150 z 13.05.2020, str. 1, Dz. Urz. UE L 176 z 05.06.2020, str. 13, Dz. Urz. UE L 253 z 16.07.2021, str. 49, Dz. Urz. UE L 87 z 15.03.2022, str. 20, Dz. Urz. UE L 105 z 04.04.2022, str. 3 oraz Dz. Urz. UE L 2024/1110 z 23.05.2024.

- 2) w przypadku kandydata zwolnionego ze służby w Straży Granicznej – po przeprowadzeniu postępowania kwalifikacyjnego, o którym mowa odpowiednio w art. 31 ust. 10 i 11, z wyjątkiem etapu wymienionego w art. 31 ust. 11 pkt 5, oraz dodatkowo po przeprowadzeniu etapu wymienionego w art. 31 ust. 2 pkt 3, w przypadku kandydata, o którym mowa w art. 31 ust. 11;
- 3) w przypadku kandydata ubiegającego się o przyjęcie do służby w Lotnictwie Straży Granicznej na członka personelu lotniczego oraz pokładowego – po przeprowadzeniu postępowania kwalifikacyjnego, o którym mowa w art. 31 ust. 7, z wyjątkiem etapu wymienionego w pkt 5, chyba że postępowanie dotyczy kandydata zwolnionego ze służby w Straży Granicznej – w takim przypadku po przeprowadzeniu postępowania kwalifikacyjnego, o którym mowa odpowiednio w art. 31 ust. 10 i 11, z wyjątkiem etapu wymienionego w art. 31 ust. 11 pkt 5.”,
- b) w ust. 6 wyrazy „art. 31 ust. 5, 6, 9, 15 pkt 2, 4, 5 i 6, ust. 17 i 19–21” zastępuje się wyrazami „art. 31 ust. 5, 6, 9, ust. 15 pkt 1, 2, 4–6, ust. 17 i 19–21”;
- 5) w art. 76 w ust. 7 w pkt 3 wyrazy „personelu latającego” zastępuje się wyrazami „personelu lotniczego i personelu pokładowego Lotnictwa Straży Granicznej”.

Art. 3. W ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2025 r. poz. 1431 i 1668 oraz z 2026 r. poz. 176) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 1:
 - a) w ust. 4 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) art. 1 ust. 6–6e, art. 2–9, art. 14, art. 17 ust. 17, ust. 22 pkt 2 i ust. 23, art. 35 ust. 2, art. 44, art. 59a ust. 6, art. 60 ust. 1a i 2a–4, art. 66 ust. 3, art. 68 ust. 2, art. 69 ust. 1–3, art. 74–76, art. 82 ust. 1 pkt 6–8, ust. 1a, 1b i 3–8, art. 87, art. 87¹ ust. 1–8 i 10, art. 87², art. 87⁴ ust. 1, 2, 4 i 5, art. 87⁵ ust. 1–4, art. 87⁶–87a, art. 92, art. 93a ust. 1 pkt 7, art. 94 ust. 2 pkt 2, art. 104 ust. 4–9, art. 112 ust. 1, art. 119–125, art. 128, art. 130, art. 133, art. 134 ust. 1–1f, art. 136, art. 137 ust. 1–4, art. 140–140e, art. 150, art. 156a–156ze, art. 193 ust. 5 oraz art. 207 ust. 8, z zastrzeżeniem ust. 5 – w odniesieniu do statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego, załóg tych statków oraz lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego;”

b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Nadzór nad działalnością lotnictwa państwowego, z zastrzeżeniem przepisów ustawy, sprawują w zależności od przynależności jednostki będącej właścicielem lub użytkownikiem państwowego statku powietrznego lub zarządzającej lotniskiem odpowiednio Minister Obrony Narodowej albo organy nadzoru nad lotnictwem służb porządku publicznego.”,

c) po ust. 6 dodaje się ust. 6a–6e w brzmieniu:

„6a. Organami nadzoru nad lotnictwem służb porządku publicznego są w Policji i Straży Granicznej odpowiednio Komendant Główny Policji oraz Komendant Główny Straży Granicznej, a w przypadku bezzałogowych statków powietrznych używanych przez służby specjalne, o których mowa w art. 11 ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu, Państwową Straż Pożarną i Służbę Ochrony Państwa – odpowiednio centralne organy administracji rządowej właściwe ze względu na przynależność jednostki będącej właścicielem lub użytkownikiem danego statku powietrznego lub zarządzającej lotniskiem.

6b. Komendant Główny Policji i Komendant Główny Straży Granicznej, każdy w zakresie swojej właściwości, mogą powierzyć, w drodze porozumienia, określone zadania wynikające z nadzoru nad działalnością lotnictwa służb porządku publicznego innemu podmiotowi realizującemu zadania w zakresie nadzoru lotniczego, z wyłączeniem nadzoru nad działalnością bezzałogowych statków powietrznych, za zgodą tego podmiotu.

6c. Porozumienie, o którym mowa w ust. 6b, określa w szczególności zakres zadań powierzonych do nadzoru, w tym czynności audytowych, nad działalnością lotnictwa służb porządku publicznego w Policji i Straży Granicznej, obowiązki i prawa podmiotu nadzorującego oraz nadzorowanego, warunki, formy i tryb współpracy, wzory dokumentów oraz sposób rozliczenia kosztów realizacji powierzonych zadań.

6d. W przypadku podjęcia decyzji, o której mowa w art. 2 ust. 6 rozporządzenia nr 2018/1139/UE, Prezes Urzędu wykonuje uprawnienia państwa członkowskiego Unii Europejskiej oraz właściwego organu państwa członkowskiego w zakresie przepisów rozporządzenia nr 2018/1139/UE w zakresie określonym tą decyzją.

6e. W przypadku podjęcia decyzji, o której mowa w art. 2 ust. 6 rozporządzenia nr 2018/1139/UE, do Lotnictwa Straży Granicznej stosuje się również przepisy art. 27, art. 46 i art. 160–163a.”;

2) w art. 2 w pkt 2 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) statek powietrzny używany przez jednostki organizacyjne Policji i Straży Granicznej oraz bezzałogowy statek powietrzny używany przez jednostki organizacyjne Państwowej Straży Pożarnej oraz Służbę Ochrony Państwa (statek powietrzny lotnictwa służb porządku publicznego),”;

3) w art. 40 w ust. 1 w pkt 4a wyrazy „art. 44 ust. 1 i 2” zastępuje się wyrazami „art. 44 ust. 1”;

4) art. 44 otrzymuje brzmienie:

„Art. 44. 1. Komendant Główny Policji, Komendant Główny Straży Granicznej, Komendant Główny Państwowej Straży Pożarnej oraz Komendant Służby Ochrony Państwa prowadzą odrębnie dla każdej ze służb rejestry statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego, w tym rejestry bezzałogowych statków powietrznych, zwane dalej „rejestrami statków powietrznych lssp”.

2. Rejestry statków powietrznych lssp mogą być prowadzone w formie elektronicznej.

3. Wpisowi do rejestru statków powietrznych lssp podlegają statki powietrzne:

- 1) samoloty;
- 2) śmigłowce;
- 3) spadochrony ratownicze;
- 4) bezzałogowe statki powietrzne;
- 5) inne niż wymienione w pkt 1–3 statki powietrzne przeznaczone do przewożenia osób i ładunku.

4. W rejestrze statków powietrznych lssp wpisuje się w szczególności:

- 1) dane dotyczące:
 - a) rodzaju i charakterystyki statku powietrznego,
 - b) właściciela i innego niż właściciel użytkownika statku powietrznego;
- 2) typ i numer fabryczny statku powietrznego;
- 3) znaki rejestracyjne statków powietrznych, które składają się z następujących elementów:
 - a) znaku przynależności,
 - b) znaku rozpoznawczego.

5. Każda zmiana danych zawartych w rejestrze statków powietrznych lssp, w tym cech eksploatacyjnych oraz technicznych statku powietrznego, podlega wpisowi do rejestru statków powietrznych lssp przez właściwy organ.

6. Wpisu statku powietrznego do rejestru statków powietrznych lssp dokonuje się na pisemny wniosek komendanta jednostki organizacyjnej lub kierownika komórki organizacyjnej.

7. Wniosek, o którym mowa w ust. 6, zawiera:

- 1) nazwę i adres jednostki organizacyjnej wnioskodawcy;
- 2) nazwę i adres właściciela lub użytkownika statku powietrznego;
- 3) rodzaj i typ statku powietrznego;
- 4) serię, numer fabryczny, rok budowy i nazwę wytwórcy statku powietrznego;
- 5) oświadczenie, że wnioskodawca jest właścicielem tego statku powietrznego;
- 6) oświadczenie, że statek powietrzny nie jest zarejestrowany w innym rejestrze.

8. Do wniosku, o którym mowa w ust. 6, wnioskodawca jest obowiązany dołączyć:

- 1) świadectwo zdatności w zakresie hałasu w odniesieniu do statków powietrznych – jeżeli jest wymagane;
- 2) dowód przekazania statku powietrznego przez jego właściciela użytkownikowi wymienionemu we wniosku;
- 3) dowód wykreślenia z innego rejestru, w odniesieniu do statków powietrznych uprzednio wpisanych do innego rejestru;
- 4) kopię dokumentu stwierdzającego zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej lub stwierdzającego opłacenie składki tego ubezpieczenia przez właściciela statku powietrznego – jeżeli są wymagane;
- 5) fotografie lub ich zapis cyfrowy, przedstawiające oznakowanie statku powietrznego, którego dotyczy wniosek.

9. Wpisu statku powietrznego do rejestru statków powietrznych lssp dokonuje się po stwierdzeniu, że:

- 1) wniosek o wpisanie statku powietrznego do rejestru statków powietrznych lssp spełnia wymagania zawarte w ust. 7 i 8;
- 2) dane zawarte we wniosku oraz w dokumentach dołączonych do wniosku wykazują, że są spełnione wymogi warunkujące dopuszczenie statku powietrznego do bezpiecznej eksploatacji w powietrzu.

10. Potwierdzeniem wpisania statku powietrznego do rejestru statków powietrznych lssp jest świadectwo rejestracji wraz z przydzieleniem znaków rejestracyjnych.

11. Świadcstwo rejestracji statku powietrznego sporządza się w języku polskim z tłumaczeniem na język angielski dla statków powietrznych przeznaczonych do wykonywania lotów międzynarodowych.

12. Świadcstwo rejestracji statku powietrznego jest ważne bezterminowo, pod warunkiem spełnienia wymagań technicznych, potwierdzonych w aktualnym świadectwie zdatności do lotu.

13. Właściwy organ odmawia wpisania statku powietrznego do rejestru statków powietrznych lspp, jeżeli nie zostały spełnione wymagania, o których mowa w ust. 7 i 8.

14. Wykreślenie statku powietrznego z rejestru statków powietrznych lspp następuje na pisemny wniosek podmiotów, o których mowa w ust. 6, lub z urzędu, jeżeli:

- 1) utracił aktualność jeden z dokumentów, o których mowa w ust. 8;
- 2) statek powietrzny uległ zniszczeniu lub utracił trwale zdatność do lotów;
- 3) ważność świadectwa zdatności do lotu nie została przedłużona w ciągu dwóch lat od daty jej wygaśnięcia;
- 4) nie zgłoszono zmiany danych podlegających wpisaniu do rejestru statków powietrznych lspp.

15. Do wniosku o wykreślenie statku powietrznego z rejestru statków powietrznych lspp dołącza się jego świadectwo rejestracji.

16. Po otrzymaniu zawiadomienia o wykreśleniu statku powietrznego z rejestru statków powietrznych lspp podmioty, o których mowa w ust. 6, są obowiązane usunąć ze statku powietrznego znaki rejestracyjne, chyba że uzyskają zgodę na ich pozostawienie.

17. Komendant Główny Policji, Komendant Główny Straży Granicznej, Komendant Główny Państwowej Straży Pożarnej oraz Komendant Służby Ochrony Państwa określają, w drodze zarządzenia, każdy w zakresie swojej właściwości, sposób prowadzenia rejestru statków powietrznych lspp, tryb dokonywania wpisów i wykreśleń w rejestrze statków powietrznych lspp, a także wzór rejestru statków powietrznych lspp, wzór wniosku o wpisanie i zmianę danych w rejestrze statków powietrznych lspp, wzór wniosku o wykreślenie z rejestru statków powietrznych lspp oraz wzór świadectwa rejestracji, uwzględniając dane podlegające wpisowi, w szczególności znaki rejestracyjne oraz typ i numer fabryczny statku powietrznego.

18. Projekt zarządzenia, o którym mowa w ust. 17, podlega uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych.”;

- 5) w art. 60:
- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Minister Obrony Narodowej prowadzi rejestr lotnisk i lądowisk wojskowych.”,
 - b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Rejestry lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego prowadzą:

 - 1) w odniesieniu do Policji – Komendant Główny Policji;
 - 2) w odniesieniu do Straży Granicznej – Komendant Główny Straży Granicznej.”,
 - c) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Minister Obrony Narodowej określi, w drodze zarządzenia, sposób prowadzenia rejestru, tryb wpisu lotnisk i lądowisk do rejestru, o którym mowa w ust. 1, oraz wzór tego rejestru.”,
 - d) po ust. 2 dodaje się ust. 2a–2c w brzmieniu:

„2a. W rejestrach, o których mowa w ust. 1a, wpisuje się w szczególności nazwę lotniska (lądowiska), położenie lotniska (lądowiska), rozmiary lotniska (lądowiska), a także dane właściciela lotniska (lądowiska), głównego użytkownika lotniska (lądowiska) oraz zarządzającego lotniskiem (lądowiskiem).

2b. Komendant Główny Policji oraz Komendant Główny Straży Granicznej określają, w drodze zarządzenia, każdy w zakresie swojej właściwości, sposób prowadzenia rejestrów, tryb wpisu lotnisk i lądowisk do rejestrów, o których mowa w ust. 1a, oraz wzory tych rejestrów, mając na uwadze bezpieczną eksploatację lotnisk i lądowisk Policji i Straży Granicznej.

2c. Projekt zarządzenia, o którym mowa w ust. 2b, podlega uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych.”,
 - e) w ust. 3 i 4 wyrazy „w ust. 1” zastępuje się wyrazami „w ust. 1 i 1a”;
- 6) w art. 76 ust. 2 otrzymuje brzmienie:
- „2. Podmiot, o którym mowa w ust. 1, przekazuje zarządzającemu lotniskiem użytku publicznego, nie później niż w ciągu 24 godzin od zaistnienia zdarzenia będącego podstawą do pobierania opłat lotniskowych, w sposób określony przez zarządzającego lotniskiem w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 121 ust. 3, kopię planu lotu potwierdzającego prawo do skorzystania ze zwolnienia lub podstawowe informacje o wykonanym locie potwierdzające prawo do skorzystania ze zwolnienia, jeżeli plan lotu nie był wymagany.”;

- 7) w art. 82:
- a) w ust. 1 w pkt 7 w lit. b w tiret trzecim i w pkt 8 w lit. a w tiret trzecim wyrazy „ministra właściwego do spraw wewnętrznych” zastępuje się wyrazami „Komendanta Głównego Policji albo Komendanta Głównego Straży Granicznej, w zakresie swojej właściwości”,
 - b) w ust. 8 w pkt 3 wyrazy „minister właściwy do spraw wewnętrznych” zastępuje się wyrazami „Komendant Główny Policji albo Komendant Główny Straży Granicznej, w zakresie swojej właściwości”;
- 8) w art. 87 w ust. 3 w pkt 3 wyrazy „minister właściwy do spraw wewnętrznych” zastępuje się wyrazami „Komendant Główny Policji albo Komendant Główny Straży Granicznej, w zakresie swojej właściwości”;
- 9) w art. 87¹:
- a) w ust. 1 w pkt 4 wyrazy „albo ministra właściwego do spraw wewnętrznych” zastępuje się wyrazami „, Komendanta Głównego Policji albo Komendanta Głównego Straży Granicznej, w zakresie swojej właściwości”,
 - b) w ust. 3 wyrazy „oraz minister właściwy do spraw wewnętrznych” zastępuje się wyrazami „, Komendant Główny Policji oraz Komendant Główny Straży Granicznej”,
 - c) użyte w ust. 6 we wprowadzeniu do wyliczenia, w ust. 7 i 10 wyrazy „oraz ministra właściwego do spraw wewnętrznych” zastępuje się wyrazami „, Komendanta Głównego Policji oraz Komendanta Głównego Straży Granicznej”;
- 10) w art. 87²:
- a) w ust. 1:
 - w pkt 2:
 - we wprowadzeniu do wyliczenia wyrazy „ministra właściwego do spraw wewnętrznych” zastępuje się wyrazami „Komendanta Głównego Policji albo Komendanta Głównego Straży Granicznej, w zakresie swojej właściwości”,
 - w lit. b wyrazy „ministra właściwego do spraw wewnętrznych” zastępuje się wyrazami „Komendanta Głównego Policji albo Komendanta Głównego Straży Granicznej”,
 - w pkt 3 wyrazy „i ministrem właściwym do spraw wewnętrznych” zastępuje się wyrazami „, Komendantem Głównym Policji oraz Komendantem Głównym Straży Granicznej”,

- b) w ust. 3 wyrazy „oraz minister właściwy do spraw wewnętrznych” zastępuje się wyrazami „, Komendant Główny Policji oraz Komendant Główny Straży Granicznej”;
 - c) w ust. 5 wyrazy „albo minister właściwy do spraw wewnętrznych” zastępuje się wyrazami „, Komendant Główny Policji albo Komendant Główny Straży Granicznej”;
- 11) w art. 87⁷ w ust. 1 w pkt 3 wyrazy „minister właściwy do spraw wewnętrznych” zastępuje się wyrazami „Komendant Główny Policji albo Komendant Główny Straży Granicznej, w zakresie swojej właściwości”.

Art. 4. W ustawie z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1130, z późn. zm.⁵⁾) w art. 53 w ust. 4 w pkt 13 wyrazy „ministrem właściwym do spraw wewnętrznych” zastępuje się wyrazami „Komendantem Głównym Policji albo Komendantem Głównym Straży Granicznej, w zakresie swojej właściwości”.

Art. 5. W ustawie z dnia 25 lipca 2025 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie potrzeb obronności państwa lub kluczowych inwestycji w zakresie potrzeb obronności państwa lub bezpieczeństwa publicznego oraz ustanawiania stref ochronnych terenów zamkniętych (Dz. U. poz. 1080) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 1 w ust. 2 w pkt 1 lit. e otrzymuje brzmienie:
„e) urzędy lub jednostki organizacyjne podległe organom, o których mowa w lit. d, lub przez nie nadzorowane,”;
- 2) w art. 5 w ust. 1 w pkt 14 w lit. d wyrazy „oraz ministra właściwego do spraw wewnętrznych – w odniesieniu do obiektów budowanych” zastępuje się wyrazami „oraz Komendanta Głównego Policji albo Komendanta Głównego Straży Granicznej – w odniesieniu do obiektów budowlanych”.

Art. 6. 1. Rejestr prowadzony na podstawie art. 44 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 3, w brzmieniu dotychczasowym, prowadzi się do czasu wykreślenia z tego rejestru statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego, jednak nie dłużej niż przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

⁵⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2024 r. poz. 1907 i 1940, z 2025 r. poz. 527, 680, 1668 i 1847 oraz z 2026 r. poz. 24.

2. W terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy minister właściwy do spraw wewnętrznych, z urzędu lub na wniosek Komendanta Głównego Policji albo Komendanta Głównego Straży Granicznej, wykreśla z rejestru, o którym mowa w art. 44 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 3, w brzmieniu dotychczasowym, statki powietrzne lotnictwa służb porządku publicznego.

3. Statki powietrzne lotnictwa służb porządku publicznego, o których mowa w ust. 1, Komendant Główny Policji albo Komendant Główny Straży Granicznej wpisuje do rejestru, o którym mowa w art. 44 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 3, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

4. Świadectwa rejestracji statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego wydawane przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych na podstawie przepisów, o których mowa w art. 44 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 3, w brzmieniu dotychczasowym, zachowują ważność do czasu wydania przez Komendanta Głównego Policji albo Komendanta Głównego Straży Granicznej decyzji o wpisaniu do rejestru, o którym mowa w art. 44 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 3, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 7. 1. Rejestr prowadzony na podstawie art. 60 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 3, w brzmieniu dotychczasowym, prowadzi się do czasu wykreślenia z tego rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego, jednak nie dłużej niż przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

2. W terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy minister właściwy do spraw wewnętrznych, z urzędu lub na wniosek Komendanta Głównego Policji albo Komendanta Głównego Straży Granicznej, wykreśla z rejestru, o którym mowa w art. 60 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 3, w brzmieniu dotychczasowym, lotniska i lądowiska lotnictwa służb porządku publicznego.

3. Lotniska i lądowiska lotnictwa służb porządku publicznego, o których mowa w ust. 2, Komendant Główny Policji albo Komendant Główny Straży Granicznej wpisuje do rejestru, o którym mowa w art. 60 ust. 1a ustawy zmienianej w art. 3.

4. Świadectwa rejestracji lotniska lub lądowiska lotnictwa służb porządku publicznego wydawane przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych na podstawie przepisów, o których mowa w art. 60 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 3, w brzmieniu dotychczasowym, zachowują ważność do czasu wydania przez Komendanta Głównego Policji albo Komendanta Głównego Straży Granicznej decyzji o wpisaniu do rejestru, o którym mowa w art. 60 ust. 1a ustawy zmienianej w art. 3.

Art. 8. Świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego oraz świadectwa oględzin statku powietrznego wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność do upływu okresu, na jaki zostały wydane.

Art. 9. Licencje Lotnictwa Policji oraz uprawnienia do nich wpisane wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

Art. 10. Orzeczenia lotniczo-lekarskie:

- 1) członków personelu lotniczego Lotnictwa Policji,
 - 2) członków personelu lotniczego Lotnictwa Straży Granicznej,
 - 3) członków personelu pokładowego Lotnictwa Straży Granicznej
- wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność do upływu okresu, na jaki zostały wydane.

Art. 11. 1. Do spraw opracowania i uchwalania planów ogólnych gmin oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 3, w brzmieniu dotychczasowym, jeżeli przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy wystąpiono o opinie i uzgodnienia projektów tych planów.

2. Do postępowań w sprawie wydania decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy ustaw zmienianych w art. 3 i art. 4, w brzmieniu dotychczasowym.

3. Do spraw wydania opinii do wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację strategicznej inwestycji w zakresie potrzeb obronności państwa stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 5, w brzmieniu dotychczasowym, jeżeli przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy wystąpiono o takie opinie.

Art. 12. 1. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie:

- 1) art. 22b ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 22d ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą,
- 2) art. 30 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 2 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 30b ustawy zmienianej w art. 2, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą,
- 3) art. 44 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 3 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wydanych na podstawie art. 44 ust. 17 ustawy zmienianej w art. 3, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą

– jednak nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

2. Dotychczasowe przepisy wydane na podstawie art. 60 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 3, w brzmieniu dotychczasowym, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wydanych na podstawie art. 60 ust. 2 i 2b ustawy zmienianej w art. 3, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 13. Do dnia wejścia w życie przepisów wydanych na podstawie art. 145kh ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, do wykonywania lotów i innych czynności lotniczych w Lotnictwie Policji dopuszcza się członków personelu lotniczego posiadających ważne licencje Lotnictwa Policji i uprawnienia lotnicze oraz upoważnienia, wydane na podstawie dotychczasowych przepisów.

Art. 14. Komendant Główny Policji oraz Komendant Główny Straży Granicznej, każdy w zakresie swojej właściwości, wydają odpowiednio zarządzenia, o których mowa w art. 145km ustawy zmienianej w art. 1 oraz art. 20m ustawy zmienianej w art. 2, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. Do dnia wejścia w życie zarządzeń stosuje się w tym zakresie dotychczasowe procedury określone odpowiednio przez Komendanta Głównego Policji i Komendanta Głównego Straży Granicznej.

Art. 15. Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

I. Cel i potrzeba regulacji

Zasadniczym celem proponowanych zmian jest kompleksowe uregulowanie obszaru funkcjonowania lotnictwa służb porządku publicznego. Zaproponowane rozwiązania mają charakter systemowy i zapewniają Ministrowi Spraw Wewnętrznych i Administracji narzędzia nadzorcze adekwatne do wyzwań jakie stawiane są przed lotnictwem służb porządku publicznego.

Rola statków powietrznych w działaniach służb porządku publicznego systematycznie wzrasta. Wyrazem powyższego są realizowane przez służby zakupy statków powietrznych oraz inne inwestycje związane zarówno z utrzymaniem, jak i rozwojem bazy lotniczej.

Patrowanie granic, ciągów komunikacyjnych, niesienie pomocy, wsparcie operacyjne dla innych służb, ratowanie życia i zdrowia ludzkiego oraz wykonywanie innych ważnych i zarazem trudnych zadań, których niezbędnym elementem warunkującym skuteczność są statki powietrzne.

Dotychczasowe uregulowania w tym zakresie były rozproszone i miały charakter wycinkowy. Zapewnienie spójności systemowej i formalnych podstaw do funkcjonowania lotnictwa w Policji i Straży Granicznej oraz precyzyjne określenie zasad nadzoru nad lotnictwem służb porządku publicznego pozwoli w przyszłości na rozwój oraz odpowiednie inwestycje w zakresie lotnictwa, co może stanowić odpowiedź na wyzwania cywilizacyjne.

W aktualnym stanie prawnym działalność lotnictwa państwowego regulują częściowo przepisy ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze oraz rozporządzenia dotyczące rejestrów statków powietrznych lotnictwa wojskowego i lotnictwa służb porządku publicznego, zarządzenia w sprawie prowadzenia rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych i lotnictwa służb porządku publicznego oraz przepisy dotyczące Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego. Obecnie brak jest przepisów regulujących całość działalności lotnictwa państwowego (operacje lotnicze, ciągła zdadność statków powietrznych do lotu, obsługi technicznej, szkolenia i licencjonowania personelu lotnictwa państwowego). Ponadto w polskim systemie prawnym nie istnieją regulacje, na mocy których organ inny niż właściwy minister mógłby sprawować nadzór nad lotnictwem państwowym.

Na podstawie delegacji zawartej w ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze minister właściwy do spraw wewnętrznych sprawuje nadzór nad lotnictwem służb porządku publicznego. W obecnym stanie prawnym Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji prowadzi rejestr statków powietrznych oraz rejestr lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku

publicznego. Ponadto przepisy ustawy nakładają na Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji obowiązki związane z zapewnieniem bezpiecznej eksploatacji lotnisk w zakresie uzgadniania i opiniowania dokumentów planowania i zagospodarowania przestrzennego. Wskazane powyżej obszary nie wyczerpują katalogu prowadzonej działalności lotniczej lotnictwa służb porządku publicznego. W związku z powyższym na mocy Porozumienia z dnia 20 grudnia 2013 r. zawartego pomiędzy Ministrem Spraw Wewnętrznych a Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego w sprawie współpracy przy realizacji nadzoru nad lotnictwem służb porządku publicznego, Urząd Lotnictwa Cywilnego realizuje czynności nadzoru w następujących obszarach:

- eksploatacji statków powietrznych,
- zarządzania ciągłą zdadnością i obsługi technicznej statków powietrznych,
- funkcjonowania ośrodków szkolenia lotniczego – Ośrodek Szkolenia Lotniczego Straży Granicznej,
- szkolenia do licencji dla personelu (pilotów i mechaników).

Przedmiotowe Porozumienie nie ma podstaw prawnych umocowanych w ustawie – Prawo lotnicze. W tym zakresie wypowiedział się również Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, jako instytucji sprawującej nadzór nad lotnictwem cywilnym w Polsce wskazując na brak regulacji, na mocy których inny podmiot sprawujący nadzór lotniczy mógłby realizować taki nadzór nad lotnictwem państwowym.

W związku z powyższym jest zasadnym kompleksowe uregulowanie sprawowania nadzoru nad lotnictwem służb porządku publicznego m.in. przez precyzyjne określenie zasad sprawowania tego nadzoru przez Komendantów Głównych poszczególnych służb, w tym również zasad uzgadniania i opiniowania dokumentów dotyczących zagospodarowania przestrzennego oraz stworzenia podstawy prawnej do powierzenia, w drodze porozumienia, określonych zadań wynikających z nadzoru nad lotnictwem służb porządku publicznego innemu podmiotowi wykonującemu zadania w zakresie nadzoru lotniczego, np. Urząd Lotnictwa Cywilnego.

Wprowadzone do projektu propozycje przepisów odnoszą się do ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji, ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej, ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze oraz ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, a w szczególności uwzględniają specyfikę i już funkcjonujące rozwiązania prawne i organizacyjne przyjęte przez Policję i Straż Graniczną.

Projekt ma zastosowanie do statków powietrznych, ich załóg oraz lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego. Obecnie zgodnie z definicją zawartą w art. 2 pkt 2 lit. b statkiem

powietrznym lotnictwa służb porządku publicznego jest statek powietrzny używany przez jednostki organizacyjne Policji, Straży Granicznej i Państwowej Straży Pożarnej oraz Służbę Ochrony Państwa. Ograniczony zakres projektowanych regulacji wynika z dotychczasowych doświadczeń dotyczących lotnictwa służb porządku publicznego. Państwowa Straż Pożarna i Służba Ochrony Państwa nie deklarowały chęci posiadania statków powietrznych innych niż bezzałogowe statki powietrzne. W celu dostosowania przepisów do stanu rzeczywistego oraz doprecyzowania zakresu stosowania przepisów do poszczególnych służb zaproponowano nową definicję statku powietrznego lotnictwa służb porządku publicznego.

W zakresie ustawy o Policji została wyodrębniona służba lotnicza, nad którą nadzór sprawować będzie Komendant Główny Policji. Określone zostały również zadania lotnictwa policyjnego. Ponadto uregulowano statusu członka personelu lotniczego, w tym kwestii uzyskiwania licencji, przeprowadzania egzaminu sprawdzającego kwalifikacje lotnicze, Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej Lotnictwa Policji, prowadzenia rejestru personelu lotniczego Lotnictwa Policji, sprawdzania sprawności psychicznej i fizycznej członka oraz kandydata na członka personelu Lotnictwa Policji.

W zakresie ustawy o Straży Granicznej wskazano, że Komendant Główny Straży Granicznej sprawuje nadzór nad Lotnictwem Straży Granicznej oraz określono zadania Lotnictwa Straży Granicznej. Ponadto określono również przepisy międzynarodowe, które stosuje się do Lotnictwa Straży Granicznej.

W przypadku Straży Granicznej zakres propozycji uregulowań wynika z dążenia formacji do utrzymania rozwiązań funkcjonujących w Prawie lotniczym, które obecnie mają zastosowanie w odniesieniu do nadzoru sprawowanego przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego na podstawie porozumienia zawartego w dniu 20 grudnia 2013 r. pomiędzy Ministrem Spraw Wewnętrznych a Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego w sprawie współpracy przy realizacji nadzoru nad lotnictwem służb porządku publicznego. Dotyczy to w szczególności eksploatacji statków powietrznych, zdatności do lotu oraz szkolenia do licencji dla personelu lotniczego.

W odróżnieniu od Policji, obecnie personel Lotnictwa Straży Granicznej posiada uprawnienia wydawane przez państwowy nadzór lotniczy zgodnie z przepisami lotnictwa cywilnego. Tym samym nie ma uzasadnienia do wyłączenia Lotnictwa Straży Granicznej z nadzoru prowadzonego przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, gdyż wyłączy to możliwość podtrzymywania i przedłużania uprawnień lotniczych, co doprowadzi do ich utraty. Ponadto

posiadane uprawnienia umożliwiają personelowi realizację zadań przy wykorzystaniu statków powietrznych w przestrzeni międzynarodowej.

W przypadku Policji nadzorem Urzędu Lotnictwa Cywilnego objęty jest tylko personel techniczny i działalność związana z procesami obsługi technicznej eksploatowanych statków, natomiast działalność lotniczą oraz szkolenie i licencjonowanie personelu lotniczego regulują przepisy wewnętrzne, tj. zarządzenie nr 40 Komendanta Głównego Policji z dnia 4 kwietnia 2018 r. w sprawie metod i form wykonywania zadań przez służbę Lotnictwo Policji.

Istotnym jest, że na wyposażeniu Policji znajdują się statki powietrzne typu wojskowego, które nie posiadają certyfikatu typu zatwierdzonego przez żaden cywilny nadzór lotniczy. W związku z powyższym w obecnym stanie prawnym problematyczne jest wystawienie świadectwa zdatności do lotu przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Ponadto wymogiem Urzędu Lotnictwa Cywilnego jest, aby personel obsługi danego typu statku powietrznego posiadał uprawnienia zgodne z wymogami przepisów cywilnych, co wymaga m.in. odbycia szkolenia zgodnego z programem zatwierdzonym przez cywilny nadzór lotniczy w ośrodku certyfikowanym zgodnie z przepisami lotnictwa cywilnego.

Proponowane regulacje pozwolą na zapewnienie efektywnego funkcjonowania lotnictwa służb porządku publicznego z uwzględnieniem specyfiki realizowanych zadań operacyjnych, szkoleniowych i eksploatowanego sprzętu lotniczego przez Policję i Straż Graniczną. Wprowadzone zmiany pozwolą na jednoznaczne uregulowanie zasad funkcjonowania i nadzoru nad lotnictwem służb porządku publicznego oraz wpłyną na podniesienie poziomu bezpieczeństwa wykonywanych zadań przez członków personelu lotniczego.

II. Przedstawienie rzeczywistego stanu w dziedzinie, która ma być unormowana i wskazanie różnicy między dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

Zgodnie z art. 1 ust. 6 ustawy – Prawo lotnicze nadzór nad działalnością lotnictwa państwowego, z zastrzeżeniem przepisów ustawy, sprawują odpowiednio ministrowie właściwi ze względu na przynależność jednostki będącej właścicielem lub użytkownikiem danego statku powietrznego lub zarządzającej lotniskiem, a w przypadku bezzałogowych statków powietrznych służb specjalnych oraz bezzałogowych statków powietrznych używanych przez jednostki organizacyjne Policji, Straży Granicznej i Państwowej Straży Pożarnej oraz Służbę Ochrony Państwa – odpowiednio centralne organy administracji rządowej właściwe ze względu na przynależność jednostki będącej właścicielem lub użytkownikiem danego statku powietrznego lub zarządzającej lotniskiem.

Na podstawie art. 44 ust. 1 tej ustawy minister właściwy do spraw wewnętrznych prowadzi rejestr statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego.

Natomiast na podstawie art. 60 ust. 1 tej ustawy minister właściwy do spraw wewnętrznych prowadzi rejestr lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego.

Art. 87 – 87⁷ ustawy – Prawo lotnicze określają działania w zakresie przeszkód lotniczych oraz zapewnienia bezpiecznej eksploatacji lotnisk.

W obecnym stanie prawnym brak jest przepisów regulujących licencjonowanie personelu lotnictwa służb porządku publicznego oraz zapewnienia zdatności do lotu statków powietrznych.

Projekt nakłada zadanie sprawowania nadzoru lotniczego nad lotnictwem służb porządku publicznego na odpowiednich Komendantów Głównych poszczególnych służb.

W związku z tym istnieje konieczność zmiany przepisów ustawy – Prawo lotnicze w celu wskazania Komendantów Głównych jako organów sprawujących nadzór lotniczy.

Celem projektowanej nowelizacji ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji jest uregulowanie funkcjonowania służby lotniczej w Policji, w związku z przewidzianą w projektowanej ustawie zmianą właściwości w zakresie sprawowania nadzoru nad Lotnictwem Policji. Zgodnie z projektowanymi przepisami nadzór ten nie będzie, jak dotychczas, sprawowany przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych, lecz przez Komendanta Głównego Policji.

Projekt nowelizacji ustawy o Policji zakłada wyróżnienie i szczegółowe uregulowanie na poziomie ustawowym służby Lotnictwo Policji, utworzonej i funkcjonującej obecnie w oparciu o przepisy ustawy o Policji, aktów wykonawczych do tej ustawy oraz aktów normatywnych, kierowania i nadzoru wydawanych przez kierowników jednostek i komórek organizacyjnych Policji.

W tym celu w art. 4 ust. 1 ustawy o Policji dodano pkt 8 ustanawiający służbę lotniczą. Natomiast w dodanym do ustawy o Policji rozdziale 10ca zatytułowanym „Lotnictwo Policji” określono:

- uprawnienia członków personelu lotniczego Lotnictwa Policji w zakresie wykonywania czynności lotniczych,
- rodzaje specjalności członków personelu lotniczego Lotnictwa Policji, licencje, organ wydający licencje, warunki jakie musi spełnić osoba ubiegająca się o uzyskanie licencji oraz uznawanie kwalifikacji i uprawnień nabytych w innych rodzajach lotnictwa,
- warunki uzyskania licencji Lotnictwa Policji, zasady przedłużania i weryfikowania licencji oraz uprawnień lotniczych, przypadki cofania albo zawieszania licencji lub wpisanych do nich

uprawnień, a także delegację dla Komendanta Głównego Policji do wydania zarządzenia w zakresie: uprawnień przyznawanych i wpisywanych do licencji oraz szczegółowych warunków i sposobu wydawania, wznawiania, cofania, zawieszania i przywracania licencji oraz szczegółowe warunki i sposób przedłużania ważności wynikających z nich uprawnień, szczegółowych warunków i sposobu prowadzenia szkolenia lotniczego oraz uzyskiwania kwalifikacji lotniczych, szczegółowych warunków i sposobu sprawdzania kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki, szczegółowych warunków wykonywania uprawnień wynikających z licencji, sposobu i trybu prowadzenia wykazu personelu lotniczego, wzorów licencji Lotnictwa Policji,

– zasady funkcjonowania Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej Lotnictwa Policji oraz delegację dla Komendanta Głównego Policji do wydania zarządzenia w zakresie: składu Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej Lotnictwa Policji, szczegółowych wymagań w zakresie kwalifikacji, wiedzy i doświadczenia, które muszą spełniać członkowie Komisji, sposobu i trybu przeprowadzania egzaminów lotniczych oraz wzorów wymaganych dokumentów,

– sposób sprawdzania sprawności psychicznej i fizycznej członka oraz kandydata na członka personelu lotniczego Lotnictwa Policji,

– w celu zachowania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa operacji lotniczych oraz zapobieżenia skutkom skumulowanego zmęczenia członków załóg, określono delegację dla Komendanta Głównego Policji do wydania zarządzenia w zakresie: maksymalnego okresu pełnienia czynności lotniczych, przerw w pełnieniu czynności lotniczych, okresu wypoczynku należnego w związku z pełnieniem czynności lotniczych oraz ograniczenia czasu lotu,

– wymogi w zakresie zdatności do lotu statków powietrznych użytkowanych w Lotnictwie Policji, a także mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa lotów, delegację dla Komendanta Głównego Policji do wydania zarządzenia w zakresie: sposobu i trybu dokonywania oceny zdatności i dopuszczenia do lotu oraz trybu wydawania świadectw zdatności do lotu statków powietrznych Lotnictwa Policji, procedur zarządzania zdatnością do lotu oraz organizacji obsługi technicznej statków powietrznych Lotnictwa Policji, dopuszczenia do użytkowania statków powietrznych Lotnictwa Policji, związanych z nimi wyrobów części i wyposażenia oraz ich modyfikacji, wzorów dokumentów dotyczących zdatności do lotów i eksploatacji statków powietrznych oraz wzoru upoważnienia do wykonywania czynności inspektora technicznego, systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz systemu monitorowania zgodności dotyczących zdatności do lotu.

W projektowanej zmianie ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej wskazano, że do realizacji ustawowych zadań Straży Granicznej wykorzystuje się Lotnictwo Straży Granicznej. Projektowane przepisy wskazują katalog zadań realizowanych przez Lotnictwo Straży Granicznej, jak również przepisy prawa unijnego lub międzynarodowego mające zastosowanie do Lotnictwa Straży Granicznej. W przypadku braku możliwości stosowania przepisów unijnych lub międzynarodowych do Lotnictwa Straży Granicznej będą stosowane regulacje tożsame dla przyjętych w Lotnictwie Policji.

III. Proponowane zmiany i przewidywane skutki

W art. 1 pkt 1 projektu ustawy, na wzór regulacji przyjętych w Straży Granicznej (art. 1 ust. 1a i 1b) oraz Służbie Ochrony Państwa (art. 2 ust. 2 i 3), dokonuje się zmiany w art. 1 ustawy o Policji uzupełniając ust. 1a o zapis dotyczący znaku graficznego Policji. Jednocześnie w dodawanym art. 1b zawarto upoważnienie ustawowe dla ministra właściwego do spraw wewnętrznych do określenia, w drodze rozporządzenia, wzoru znaku graficznego Policji w celu stworzenia spójnego systemu identyfikacji wizualnej Policji.

W art. 1 pkt 2 projektu ustawy dokonuje się zmian w art. 4 ustawy o Policji. W art. 4 ust. 1 ustawy o Policji, wskazującym służby wchodzące w skład Policji, dodaje się nową służbę – służbę lotniczą. W obecnym stanie prawnym służba ta została powołana przez Komendanta Głównego Policji w drodze zarządzenia nr 1158 Komendanta Głównego Policji z dnia 17 października 2005 r. w sprawie powołania oraz określenia organizacji, zakresu działania i właściwości terytorialnej służby Lotnictwo Policji (Dz. Urz. KGP poz. 117, z późn. zm.) wydane na podstawie art. 4 ust. 4 ustawy o Policji.

Jednocześnie w projektowanej ustawie proponuje się uchylene art. 4 ust. 4 ustawy o Policji, zgodnie z którym Komendant Główny Policji, za zgodą ministra właściwego do spraw wewnętrznych, może powoływać, w uzasadnionych przypadkach, inne niż wymienione w art. 4 ust. 1 tej ustawy rodzaje służb, określając ich właściwość terytorialną, organizację i zakres działania. Należy wskazać, że ukształtowana praktyka w zakresie tworzenia nowych służb w Policji zakłada ich powoływanie w drodze nowelizacji przepisów ustawy o Policji. Takie rozwiązanie zastosowano m.in. tworząc w Policji służbę kontrterrorystyczną¹⁾ czy służbę zwalczania cyberprzestępczości²⁾. Jediną funkcjonującą obecnie służbą policyjną powołaną na

¹⁾ ustawa z dnia 9 listopada 2018 r. o zmianie ustawy o Policji oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. 15).

²⁾ ustawa z dnia 17 grudnia 2021 r. o zmianie niektórych ustaw w związku z powołaniem Centralnego Biura Zwalczania Cyberprzestępczości (Dz. U. poz. 2447, z późn. zm.).

podstawie art. 4 ust. 4 ustawy o Policji jest służba Lotnictwo Policji. W związku z proponowanym w projektowanej ustawie ustanowieniem w przepisach ustawy o Policji służby lotniczej oraz opisaną powyżej praktyką tworzenia nowych służb policyjnych w drodze nowelizacji ustawy o Policji celowe jest uchylenie art. 4 ust. 4 ustawy o Policji.

W art. 1 pkt 3 projektu ustawy proponuje się dodanie w art. 7 ust. 1 ustawy o Policji nowego pkt 15 stanowiącego podstawę dla Komendanta Głównego Policji do określenia organizacji i zakresu działania służby lotniczej. Takie rozwiązanie jest stosowane również w odniesieniu do innych służb policyjnych oraz jednostek organizacyjnych Policji i będzie odpowiadać regulacjom art. 7 ust. 1 pkt 8–10, 13 i 14 ustawy o Policji.

W art. 1 pkt 4 projektu ustawy nadaje się nowe brzmienie art. 22b dotyczącego umieszczania bandery i flagi Policji na jednostkach pływających w czasie wykonywania zadań określonych w ustawie, oznakowania jednostek pływających Policji, nadawania numeru rejestracyjnego jednostce pływającej, możliwości niespełniania wymogów w czasie wykonywania czynności operacyjno-rozpoznawczych lub w związku z wykonywaniem tych czynności, przez jednostki pływające, albo w przypadku wymagającym zapewnienia niejawnego charakteru podejmowanych czynności.

W art. 1 pkt 5 projektu ustawy dodaje się art. 22c i art. 22d. W art. 22c określono przepisy dotyczące oznakowania statków powietrznych Lotnictwa Policji, możliwości oznakowania z wykorzystaniem kolorystyki umożliwiającej podwyższone maskowanie statku powietrznego oraz możliwości niespełniania wymogów w czasie wykonywania czynności operacyjno-rozpoznawczych lub w związku z wykonywaniem tych czynności, przez statki powietrzne, albo w przypadku wymagającym zapewnienia niejawnego charakteru podejmowanych czynności. W ust. 4 wskazano zasady mające zastosowanie do oznakowania bezzałogowych statków powietrznych Policji.

Dodatkowo w art. 22d ustawy o Policji proponuje się nadanie nowego brzmienia upoważnienia ustawowego, określonego dotychczas w art. 22b ust. 2, dla ministra właściwego do spraw wewnętrznych do określenia wzoru flagi Policji, okoliczności podnoszenia bandery i flagi Policji oraz sposobu oznakowania jednostek pływających Policji i statków powietrznych Policji, sposobu nadawania numerów rejestracyjnych jednostek pływających Policji, a także znaków rozpoznawczych używanych przez jednostki pływające Policji w nocy oraz w warunkach ograniczonej widoczności, uwzględniając konieczność szybkiej identyfikacji jednostek pływających Policji i statków powietrznych Policji oraz mając na względzie

konieczność prawidłowego i bezpiecznego oznakowania jednostek pływających Policji i statków powietrznych Policji.

W art. 1 pkt 6 projektu ustawy, w związku z utworzeniem służby lotniczej, nadaje się nowe brzmienie wprowadzenia do wyliczenia w art. 25 w ust. 11 w pkt 1, dotyczącego postępowania kwalifikacyjnego dla kandydatów do służby w Policji na członka personelu lotniczego.

W art. 1 pkt 7 projektu ustawy dokonuje się zmian w art. 28a ustawy o Policji. W art. 28a ust. 5 określono zasady przyjęcia do służby kontraktowej w Policji. Proponuje się, aby przyjęcie do służby w Policji na okres służby kontraktowej w przypadku kandydata ubiegającego się o przyjęcie do służby lotniczej następowało po przeprowadzeniu postępowania kwalifikacyjnego, o którym mowa w art. 25 ust. 11 pkt 1 ustawy o Policji. W ust. 6 tego artykułu proponuje się rozszerzenie katalogu przełożonych uprawnionych do zarządzenia postępowania kwalifikacyjnego w służbie kontraktowej o Komendanta Głównego Policji, Komendanta Centralnego Biura Śledczego Policji, Komendanta Biura Spraw Wewnętrznych Policji, Komendanta Centralnego Biura Zwalczania Cyberprzestępczości oraz Dyrektora Centralnego Laboratorium Kryminalistycznego Policji, a więc o podmioty wskazane w art. 25 ust. 17 pkt 1–5 ustawy o Policji. Zmiany te mają na celu stworzenie możliwości uzupełnienia niedoborów w obsadzie etatowej jednostek organizacyjnych Policji zapewniających obsługę wskazanych podmiotów, w tym Zarządu Lotnictwa Policji KGP, którego zadaniem jest nadzorowanie i koordynowanie działalności komórek organizacyjnych służby Lotnictwo Policji, w tym działalności operacyjnej wykonywanej przez statki powietrzne Policji w ochronie bezpieczeństwa i porządku publicznego, na podstawie wystawianych poleceń wykonania lotu, obejmującej terytorium całego kraju, przez przyjmowanie do służby kandydatów posiadających odpowiednie uprawnienia i doświadczenie. Z uwagi na fakt, że regulacje w zakresie służby kontraktowej przewidują wiele korzystnych rozwiązań i taka forma pełnienia służby spotyka się z dużym zainteresowaniem byłych funkcjonariuszy Policji, rozszerzenie możliwości zarządzania postępowania kwalifikacyjnego w służbie kontraktowej ma więc na celu zwiększenie efektywności doboru do służby w Policji, w szczególności wśród byłych funkcjonariuszy posiadających wysokie umiejętności i doświadczenie.

W art. 1 pkt 8 projektu ustawy dokonuje się zmian w art. 72 w ust. 7 w pkt 3 ustawy o Policji w celu ujednolicenia nazewnictwa personelu uprawnionego do podwyższenia świadczenia pieniężnego w zamian za wyżywienie.

W art. 1 pkt 9 projektu ustawy w przepisach ustawy o Policji dodaje się nowy rozdział 10ca zatytułowany „Lotnictwo Policji”. Projektowany art. 145ka ustawy o Policji określa zadania

służby lotniczej, zwanej dalej „Lotnictwem Policji”, związane z wykorzystaniem statków powietrznych Lotnictwa Policji. Przepis ten ma na celu określenie sytuacji, w których możliwe jest wykorzystanie statków powietrznych Lotnictwa Policji. Należą do nich m.in. współpraca z innymi podmiotami realizującymi zadania w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i porządku publicznego oraz bezpieczeństwa państwa, udział w działaniach związanych z reagowaniem w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowych, w tym zdarzeń o charakterze terrorystycznym czy wykonywanie działań na rzecz innych organów, instytucji i służb w celu ochrony granicy państwowej, ratowania życia lub zdrowia, zapobiegania i likwidacji skutków zagrożeń dla mienia w znacznych rozmiarach i środowiska naturalnego, prowadzenia akcji ratowniczych w czasie pożarów, klęsk żywiołowych lub likwidacji miejscowych zagrożeń. Zadania te mogą być wykonywane również poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej, współpracę z właściwymi władzami lotniczymi oraz innymi organami, służbami lub instytucjami państwowymi, realizującymi zadania w zakresie lotnictwa, udział w pracach Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (KBWLLP) oraz prowadzenie badania incydentów lotniczych Lotnictwa Policji, od badania których odstąpiła KBWLLP.

W projektowanym art. 145kb ustawy o Policji wskazano, że do wykonywania lotów i innych czynności lotniczych w Lotnictwie Policji są uprawnieni wyłącznie członkowie personelu lotniczego Lotnictwa Policji oraz policjanci i pracownicy Policji uczestniczący w szkoleniu lotniczym. Przepis ten stanowi również, że członkiem personelu lotniczego Lotnictwa Policji jest policjant lub pracownik Policji, który posiada ważną licencję wydaną przez Komendanta Głównego Policji, zwaną dalej „licencją Lotnictwa Policji”, wraz z ważnymi odpowiednimi uprawnieniami wpisanymi do licencji i został wpisany do odpowiedniego wykazu.

Projektowany przepis reguluje kwestie związane z licencjami Lotnictwa Policji, w tym wskazuje specjalności lotnicze, w związku z którymi licencje te są wydawane, określa wymagania, które musi spełnić policjant lub pracownik Policji w celu uzyskania tej licencji, a także precyzuje zasady uznawania kwalifikacji lub uprawnień nabytych w lotnictwie państwowym lub lotnictwie cywilnym.

W projektowanym przepisie wskazano, że Komendant Główny Policji prowadzi wykaz personelu lotniczego Lotnictwa Policji dla poszczególnych specjalności lotniczych. Określono również dane jakie wpisywane są do wykazu personelu lotniczego Lotnictwa Policji.

Ponadto Komendant Główny Policji może zezwolić osobom niebędącym funkcjonariuszem lub pracownikiem Policji na wykonywanie czynności lotniczych na statkach powietrznych Policji na podstawie zawartej umowy lub porozumienia.

Licencje wydawane przez Komendanta Głównego Policji będą mieć zastosowanie jedynie do Lotnictwa Policji.

Projektowany art. 145kc ustawy o Policji wskazuje, że warunkiem uzyskania licencji Lotnictwa Policji jest pozytywny wynik egzaminu składającego się z części teoretycznej i praktycznej, złożonego przed Lotniczą Komisją Egzaminacyjną Lotnictwa Policji, zwaną dalej „Komisją”, a także określa, że w skład Komisji będą wchodzić powołani przez Komendanta Głównego Policji policjanci lub pracownicy Policji posiadający odpowiednie kwalifikacje, wiedzę i doświadczenie w zakresie lotnictwa.

Projektowany art. 145kd ustawy o Policji zawiera upoważnienie do wydania przez Komendanta Głównego Policji aktu prawa wewnętrznego określającego skład Komisji, szczegółowe wymagania w zakresie kwalifikacji, wiedzy i doświadczenia, które muszą spełniać członkowie Komisji, sposób i tryb przeprowadzania egzaminów lotniczych oraz wzory wymaganych dokumentów.

W projektowanym art. 145ke ustawy o Policji określono warunki uzyskania przez policjanta lub pracownika Policji licencji pilota śmigłowcowego Lotnictwa Policji, mechanika pokładowego Lotnictwa Policji, operatora pokładowego Lotnictwa Policji oraz mechanika lotniczego obsługi technicznej Lotnictwa Policji. Natomiast projektowany art. 145kf ustawy o Policji wskazuje, że Komendant Główny Policji wydaje licencje Lotnictwa Policji wraz z wpisywanymi do nich uprawnieniami policjantowi lub pracownikowi Policji, który łącznie spełnił wymagania, wskazane w art. 145ke dla odpowiedniej specjalności lotniczej oraz zaliczył z wynikiem pozytywnym egzamin lotniczy, o którym mowa w art. 145kc ust. 1, a także że Komendant Główny Policji wznawia, cofa, zawiesza i przywraca licencje Lotnictwa Policji wraz z wpisywanymi do nich uprawnieniami.

Projektowany art. 145kf ustawy o Policji wskazuje, że Komendant Główny Policji wydaje licencje Lotnictwa Policji wraz z wpisywanymi do nich uprawnieniami po spełnieniu wymagań określonych przepisami, jak również wznawia, cofa, zawiesza i przywraca licencje Lotnictwa Policji wraz z wpisywanymi do nich uprawnieniami.

Projektowany art. 145kg ustawy o Policji zawiera przepisy dotyczące ważności licencji Lotnictwa Policji oraz uprawnień wpisanych do tej licencji. Proponuje się, aby ważność licencji Lotnictwa Policji była uzależniona od wyniku okresowego sprawdzenia sprawności

psychicznej i fizycznej członka personelu lotniczego, stwierdzonej w badaniach lotniczo-lekarskich, oraz utrzymania w okresie ważności licencji wiadomości i umiejętności nie mniejszych niż wymagane do uzyskania licencji lub uprawnień do niej wpisywanych, zaś ważność uprawnień wpisanych do licencji Lotnictwa Policji była uzależniona od wyniku okresowego sprawdzenia posiadanych wiadomości i umiejętności, które nie powinny być mniejsze niż wymagane do uzyskania wpisu uprawnienia do licencji. Projektowany przepis określa również zasady cofania albo zawieszania licencji Lotnictwa Policji lub wpisanych do niej uprawnień.

Projektowany art. 145kh ustawy o Policji zawiera upoważnienie do wydania przez Komendanta Głównego Policji aktu prawa wewnętrznego, określającego uprawnienia przyznawane i wpisywane do licencji Lotnictwa Policji oraz szczegółowe warunki i sposób wydawania, wznawiania, cofania, zawieszania i przywracania licencji Lotnictwa Policji oraz szczegółowe warunki i sposób przedłużania ważności wynikających z nich uprawnień, szczegółowe warunki i sposób prowadzenia szkolenia lotniczego oraz uzyskiwania kwalifikacji lotniczych, szczegółowe warunki i sposób sprawdzania kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki, szczegółowe warunki wykonywania uprawnień wynikających z licencji Lotnictwa Policji, sposób i tryb prowadzenia wykazu personelu lotniczego oraz wzory licencji Lotnictwa Policji. Komendant Główny Policji, wydając wskazane zarządzenie, powinien mieć na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa lotów. Materia, przewidziana do uregulowania w akcie prawa wewnętrznego wydawanego na podstawie projektowanego art. 145kh ustawy o Policji, ma charakter wewnętrzny. Dokumenty wydawane zgodnie z tym aktem prawa wewnętrznego będą miały zastosowanie wyłącznie w Lotnictwie Policji dla członków personelu lotniczego o specjalnościach, o których mowa w projektowanym art. 145kb ust. 4 ustawy o Policji. Projektowany przepis stanowi podstawę do określenia przez Komendanta Głównego Policji wewnętrznych procedur obowiązujących wyłącznie w Lotnictwie Policji i nie dotyczących innych podmiotów. Co za tym idzie, regulacje zawarte w akcie wykonawczym wydawanym na podstawie projektowanego przepisu będą miały charakter wewnętrzny i będą obowiązywały tylko w jednostkach organizacyjnych Policji (w Lotnictwie Policji). Dokumenty wydawane zgodnie z projektowanym art. 145kh ustawy o Policji nie będą służyły do poświadczania uprawnień poza Policją, zaś członkowie personelu lotniczego Lotnictwa Policji nie będą posługiwali się nimi wobec podmiotów innych niż podległe Komendantowi Głównemu Policji.

Założeniem projektowanej ustawy jest przekazanie Komendantowi Głównemu Policji sprawowania nadzoru nad działalnością Lotnictwa Policji. W stosunku do rozwiązań zawartych w projektowanych art. 145kd, art. 145kj, art. 145kl oraz art. 145km ustawy o Policji, stanowiących delegacje ustawowe dla Komendanta Głównego Policji do wydania aktów prawa wewnętrznego odnoszących się do zagadnień dotyczących funkcjonowania Lotnictwa Policji, również delegacja ustawowa do uregulowania m.in. uprawnień przyznawanych i wpisywanych do licencji oraz szczegółowych warunków i sposobu wydawania, przedłużania, wznawiania, cofania, zawieszania i przywracania licencji oraz wynikających z nich uprawnień, zawarta w projektowanym art. 145kh ustawy o Policji, powinna być adresowana do organu sprawującego nadzór nad działalnością Lotnictwa Policji, a więc do Komendanta Głównego Policji.

Zgodnie z projektowanym art. 145ki ustawy o Policji sprawność psychiczną i fizyczną członka oraz kandydata na członka personelu lotniczego Lotnictwa Policji sprawdza się w trakcie badań lotniczo-lekarskich. W przepisie wskazano zasady mające zastosowanie do przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich członków oraz kandydatów na członków personelu lotniczego Lotnictwa Policji jak również klasy orzeczeń lotniczo-lekarskich mające zastosowanie dla poszczególnych specjalności lotniczych Lotnictwa Policji. Projektowane rozwiązanie zakłada korzystanie z wiedzy i doświadczenia personelu medycznego posiadającego doświadczenie z zakresu medycyny lotniczej. Komisje lekarskie podległe ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych nie posiadają wyspecjalizowanych komórek w zakresie medycyny lotniczej. Natomiast tworzenie takich wyspecjalizowanych komórek dla niewielkiej (w odniesieniu do całości funkcjonariuszy i pracowników resortu) liczby personelu lotniczego wydaje się ekonomicznie nieuzasadnione. Ponadto wskazano przepisy mające zastosowanie do procedury odwoławczej w zakresie orzeczenia lotniczo-lekarskiego. Określono również klasy orzeczenia lotniczo-lekarskiego mające zastosowanie do poszczególnych specjalności Lotnictwa Policji.

Projektowany art. 145kj ustawy o Policji zawiera upoważnienie dla Komendanta Głównego Policji do wydania aktu prawa wewnętrznego określającego, w odniesieniu do członków załóg statków powietrznych Lotnictwa Policji, maksymalny okres pełnienia czynności lotniczych, przerwy w pełnieniu czynności lotniczych, okresy wypoczynku należne w związku z pełnieniem czynności lotniczych oraz ograniczenia czasu lotu. Wydając to zarządzenie Komendant Główny Policji powinien mieć na celu zachowanie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa operacji lotniczych oraz zapobieżenie skutkom skumulowanego zmęczenia członków załóg.

Projektowany art. 145kk ustawy o Policji reguluje kwestię warunków, które muszą spełniać statki powietrzne w celu dopuszczenia ich do użytkowania w Lotnictwie Policji, a także czynności związane z dokonywaniem oceny zdatności do lotu statku powietrznego Lotnictwa Policji. Przewiduje się, że do użytkowania w Lotnictwie Policji można dopuścić statki powietrzne, dla których wydano świadectwo zdatności do lotu i które zostały wpisane do rejestru statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego. Natomiast zgodność stanu technicznego każdego statku powietrznego Lotnictwa Policji z warunkami technicznymi, ujętymi w instrukcjach technicznych, biuletynach lub dyrektywach zdatności, stwierdza się przez wydanie lub odnowienie świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego Lotnictwa Policji.

Zgodnie z projektowanym przepisem Komendant Główny Policji może upoważnić inspektora techniki lotniczej do wydawania świadectw zdatności do lotu, zezwoleń na wykonywanie lotów w szczególnych warunkach oraz wykonywania innych czynności związanych z wydaniem, unieważnianiem, zawieszeniem, odnowieniem lub przedłużeniem terminu ważności świadectwa zdatności do lotu statków powietrznych. Inspektor techniki lotniczej przed wydaniem lub odnowieniem świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego określa zdatność statku powietrznego Lotnictwa Policji do lotu na wniosek złożony przez kierownika właściwej komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji.

Przepis ten określa również sposób przeprowadzania oceny zdatności statku powietrznego Lotnictwa Policji do lotu, wskazując osoby i podmioty uprawnione do dokonania takiej oceny, elementy tej oceny, a także zasady zawieszania, unieważniania oraz odnawiania ważności świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego Lotnictwa Policji.

Proponuje się także, aby w szczególnych przypadkach Komendant Główny Policji mógł zezwolić na wykonanie lotu przez statek powietrzny Lotnictwa Policji nieposiadający ważnego świadectwa zdatności do lotu, w celu przeprowadzenia prób lub badań statku powietrznego Lotnictwa Policji w trakcie lotu lub przebazowania w miejsce, w którym ten statek ma być naprawiony.

W projektowanym art. 145kl ustawy o Policji zawarto upoważnienie dla Komendanta Głównego Policji do wydania aktu prawa wewnętrznego określającego sposób i tryb dokonywania oceny zdatności i dopuszczenia do lotu oraz tryb wydawania świadectw zdatności do lotu statków powietrznych Lotnictwa Policji, procedury zarządzania zdatnością do lotu, organizacji i wykonywania obsługi technicznej statków powietrznych Lotnictwa Policji, szczegółowe wymagania w zakresie dopuszczenia do użytkowania statków powietrznych

Lotnictwa Policji, związanych z nimi wyrobów części i wyposażenia oraz ich modyfikacji, wzory dokumentów dotyczących zdatości do lotów i eksploatacji statków powietrznych oraz wzory upoważnienia do wykonywania czynności inspektora technicznego, szczegółowe wymagania w zakresie procedur zarządzania bezpieczeństwem lotów oraz systemu jakości w Lotnictwie Policji oraz szczegółowych procedur operacyjnych, norm i zasad użytkowania statków powietrznych oraz dokumentów obowiązujących przy ich eksploatacji. Wydając to zarządzenie Komendant Główny Policji powinien mieć na względzie zapewnienie bezpieczeństwa lotów.

Projektowany art. 145km ustawy o Policji zawiera upoważnienie dla Komendanta Głównego Policji do wydania aktu prawa wewnętrznego w zakresie procedur dotyczących operacji lotniczych, norm i zasad użytkowania statków powietrznych oraz dokumentów obowiązujących przy eksploatacji statków powietrznych, jak również systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz systemu monitorowania zgodności dotyczących operacji lotniczych.

Projektowany art. 145kn ustawy o Policji nakłada na Komendanta Głównego Policji obowiązek przedstawiania ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych, w terminie do dnia 31 stycznia i 31 lipca każdego roku sprawozdania za ubiegłe półrocze, z wykonywania przez Lotnictwo Policji operacji lotniczych, z uwzględnieniem liczby, rodzajów i czasu wykonanych lotów, liczby statków powietrznych z podziałem na typy i wskazaniem miejsca ich bazowania, ukończenia kadrowego, zmian w rejestrach statków powietrznych oraz lotnisk i lądowisk, przeprowadzonych wewnętrznych i zewnętrznych szkoleń lotniczych, obszarów nadzoru lotniczego przekazanych do realizacji innym podmiotom na podstawie art. 1 ust. 6b – Prawa lotniczego, wyników przeprowadzonych inspekcji lub audytów ze wskazaniem zaleceń lub stwierdzonych niezgodności, zaistniałych zdarzeń lotniczych oraz przyjętych zaleceń dotyczących bezpieczeństwa i podjętych działań zapobiegawczych lub naprawczych. Proponuje się również, by Komendant Główny Policji przekazywał niezwłocznie ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych informację o zaistnieniu wypadku lub poważnego incydentu lotniczego.

Projektowana ustawa w art. 2 zakłada zmiany w ustawie z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej.

W art. 2 pkt 1 projektu ustawy w przepisach ustawy o Straży Granicznej dodaje się art. 20a–20n.

W projektowanym art. 20a ustawy o Straży Granicznej wskazuje się, że do ustawowych zadań Straży Granicznej wykorzystuje się Lotnictwo Straży Granicznej, w skład którego wchodzi

personel lotniczy, personel pokładowy i statki powietrzne pozostające w strukturach jednostek organizacyjnych Straży Granicznej oraz komórek organizacyjnych Komendy Głównej Straży Granicznej. Ponadto określone zostały zadania Lotnictwa Straży Granicznej w zakresie m.in. współpracy z innymi podmiotami realizującymi zadania w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i porządku publicznego oraz bezpieczeństwa państwa, udziału w działaniach związanych z reagowaniem w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowych, w tym zdarzeń o charakterze terrorystycznym czy wykonywania działań na rzecz innych organów, instytucji i służb w celu ochrony granicy państwowej, ratowania życia lub zdrowia, zapobiegania i likwidacji skutków zagrożeń dla mienia w znacznych rozmiarach i środowiska naturalnego, prowadzenia akcji ratowniczych w czasie pożarów, klęsk żywiołowych lub likwidacji miejscowych zagrożeń oraz współpracy z Europejską Agencją Straży Granicznej i Przybrzeżnej (Frontex) w zakresie wykonywania wspólnych operacji w szczególności poza granicami kraju. Zadania te mogą być wykonywane również poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej.

W projektowanym art. 20a ust. 5 ustawy o Straży Granicznej wskazano, że w przypadku podjęcia decyzji, o której mowa w art. 2 ust. 6 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.), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) nr 2018/1139”, w zakresie określonym tą decyzją do Lotnictwa Straży Granicznej stosuje się przepisy tego rozporządzenia.

W ust. 6 wskazano Komendanta Głównego Straży Granicznej jako organ podejmujący decyzję, o której mowa w art. 2 ust. 6 rozporządzenia (UE) nr 2018/1139, w porozumieniu z Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego. O podjęciu tej decyzji Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego powiadamia Komisję Europejską i Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. W projektowanym art. 20b ustawy o Straży Granicznej wskazano osoby uprawnione do wykonywania lotów i wykonywania obsługi technicznej statków powietrznych Lotnictwa Straży Granicznej, a także wymogi dla personelu pokładowego. Wskazano, że Komendant Główny Straży Granicznej wydaje licencje Lotnictwa Straży Granicznej w odpowiednich

specjalnościach. Wskazano również warunki uzyskania licencji Lotnictwa Straży Granicznej. Określono również dane jakie wpisywane są do wykazu personelu lotniczego i wykazu personelu pokładowego Lotnictwa Straży Granicznej.

Ponadto Komendant Główny Straży Granicznej może zezwolić osobom niebędącym funkcjonariuszem lub pracownikiem Straży Granicznej na wykonywanie czynności lotniczych na statkach powietrznych Straży Granicznej w celu realizowania szkolenia lotniczego.

Licencje wydawane przez Komendanta Głównego Straży Granicznej będą mieć zastosowanie jedynie do Lotnictwa Straży Granicznej.

W projektowanym art. 20c ustawy o Straży Granicznej wskazano, że warunkiem uzyskania licencji Lotnictwa Straży Granicznej jest pozytywny wynik egzaminu złożonego przed Lotniczą Komisją Egzaminacyjną Lotnictwa Straży Granicznej, a także określono, że w skład Komisji będą wchodzić powołani przez Komendanta Głównego Straży Granicznej funkcjonariusze i pracownicy Straży Granicznej posiadający odpowiednie kwalifikacje, wiedzę i doświadczenie w zakresie lotnictwa.

Projektowany art. 20d ustawy o Straży Granicznej zawiera delegację ustawową dla Komendanta Głównego Straży Granicznej do wydania zarządzenia w sprawie składu Komisji Egzaminacyjnej, wymagań w zakresie kwalifikacji, wiedzy i doświadczenia, które muszą spełniać członkowie Komisji, sposobu i trybu przeprowadzania egzaminów lotniczych oraz wzorów wymaganych dokumentów.

W projektowanym art. 20e ustawy o Straży Granicznej określono warunki uzyskania przez funkcjonariusza lub pracownika Straży Granicznej licencji pilota Lotnictwa Straży Granicznej, mechanika pokładowego Lotnictwa Straży Granicznej oraz mechanika lotniczego Lotnictwa Straży Granicznej. Natomiast projektowany art. 20f ustawy o Straży Granicznej wskazuje, że Komendant Główny Straży Granicznej wydaje licencje Lotnictwa Straży Granicznej wraz z wpisywanymi do nich uprawnieniami funkcjonariuszowi lub pracownikowi Straży Granicznej, który łącznie spełnił wymagania wskazane w art. 20e dla odpowiedniej specjalności lotniczej oraz zaliczył z wynikiem pozytywnym egzamin lotniczy, o którym mowa w art. 20c ust. 1, a także że Komendant Główny Straży Granicznej wznawia, cofa, zawiesza i przywraca licencje Lotnictwa Straży Granicznej wraz z wpisywanymi do nich uprawnieniami.

Projektowany art. 20g ustawy o Straży Granicznej zawiera przepisy dotyczące ważności licencji Lotnictwa Straży Granicznej oraz uprawnień wpisanych do tej licencji. Proponuje się, by ważność licencji Lotnictwa Straży Granicznej była uzależniona od wyniku okresowego sprawdzenia sprawności psychicznej i fizycznej członka personelu lotniczego, stwierdzonej

w badaniach lotniczo-lekarskich, oraz utrzymania w okresie ważności licencji wiadomości i umiejętności nie mniejszych niż wymagane do uzyskania licencji lub uprawnień do niej wpisywanych, zaś ważność uprawnień wpisanych do licencji Lotnictwa Straży Granicznej była uzależniona od wyniku okresowego sprawdzenia posiadanych wiadomości i umiejętności, które nie powinny być mniejsze niż wymagane do uzyskania wpisu uprawnienia do licencji. Projektowany przepis określa również zasady cofania albo zawieszania licencji Lotnictwa Straży Granicznej lub wpisanych do niej uprawnień.

Projektowany art. 20h ustawy o Straży Granicznej zawiera upoważnienie do wydania przez Komendanta Głównego Straży Granicznej aktu prawa wewnętrznego, określającego uprawnienia przyznawane i wpisywane do licencji Lotnictwa Straży Granicznej oraz szczegółowe warunki i sposób wydawania, wznawiania, cofania, zawieszania i przywracania licencji Lotnictwa Straży Granicznej oraz szczegółowe warunki i sposób przedłużania ważności wynikających z nich uprawnień, szczegółowe warunki i sposób prowadzenia szkolenia lotniczego oraz uzyskiwania kwalifikacji lotniczych, szczegółowe warunki i sposób sprawdzania kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki, szczegółowe warunki wykonywania uprawnień wynikających z licencji Lotnictwa Straży Granicznej, sposób i tryb prowadzenia wykazu personelu lotniczego oraz wzory licencji Lotnictwa Straży Granicznej. Komendant Główny Straży Granicznej, wydając wskazane zarządzenie, powinien mieć na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa lotów. Materia, przewidziana do uregulowania w akcie prawa wewnętrznego wydawanego na podstawie projektowanego art. 20h ustawy o Straży Granicznej, ma charakter wewnętrzny. Dokumenty wydawane zgodnie z tym aktem prawa wewnętrznego będą miały zastosowanie wyłącznie w Lotnictwie Straży Granicznej dla członków personelu lotniczego o specjalnościach, o których mowa w projektowanym art. 20b ust. 6 ustawy o Straży Granicznej. Projektowany przepis stanowi podstawę do określenia przez Komendanta Głównego Straży Granicznej wewnętrznych procedur obowiązujących wyłącznie w Lotnictwie Straży Granicznej i niedotyczących innych podmiotów. Co za tym idzie, regulacje zawarte w akcie wykonawczym wydawanym na podstawie projektowanego przepisu będą miały charakter wewnętrzny i będą obowiązywały tylko w jednostkach organizacyjnych Straży Granicznej (w Lotnictwie Straży Granicznej). Dokumenty wydawane zgodnie z projektowanym art. 20h ustawy o Straży Granicznej nie będą służyły do poświadczania uprawnień poza Strażą Graniczną, zaś członkowie personelu lotniczego Lotnictwa Straży Granicznej nie będą posługiwali się nimi wobec podmiotów innych niż podległe Komendantowi Głównemu Straży Granicznej.

Założeniem projektowanej ustawy jest przekazanie Komendantowi Głównemu Straży Granicznej sprawowania nadzoru nad działalnością Lotnictwa Straży Granicznej. W stosunku do rozwiązań zawartych w projektowanych art. 20d, art. 20l oraz art. 20m ustawy o Straży Granicznej, stanowiących delegacje ustawowe dla Komendanta Głównego Straży Granicznej do wydania aktów prawa wewnętrznego odnoszących się do zagadnień dotyczących funkcjonowania Lotnictwa Straży Granicznej, również delegacja ustawowa do uregulowania m.in. uprawnień przyznawanych i wpisywanych do licencji oraz szczegółowych warunków i sposobu wydawania, przedłużania, wznawiania, cofania, zawieszania i przywracania licencji oraz wynikających z nich uprawnień, zawarta w projektowanym art. 20h ustawy o Straży Granicznej, powinna być adresowana do organu sprawującego nadzór nad działalnością Lotnictwa Straży Granicznej, a więc do Komendanta Głównego Straży Granicznej.

Zgodnie z projektowanym art. 20i ustawy o Straży Granicznej sprawność psychiczną i fizyczną członka personelu lotniczego, kandydata na członka personelu lotniczego oraz członka personelu pokładowego Lotnictwa Straży Granicznej sprawdza się w trakcie badań lotniczo-lekarskich. W przepisie wskazano zasady mające zastosowanie do przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich członków personelu lotniczego, kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu pokładowego Lotnictwa Straży Granicznej jak również klasy orzeczeń lotniczo-lekarskich mające zastosowanie dla poszczególnych specjalności lotniczych Lotnictwa Straży Granicznej. Ponadto wskazano przepisy mające zastosowanie do procedury odwoławczej w zakresie orzeczenia lotniczo-lekarskiego.

Projektowany art. 20j ustawy o Straży Granicznej wskazuje, że maksymalny okres wykonywania zadań na statkach powietrznych Lotnictwa Straży Granicznej, przerwy w wykonywaniu zadań na statkach powietrznych Lotnictwa Straży Granicznej, okresy wypoczynku należne w związku z wykonywaniem zadań na statkach powietrznych Lotnictwa Straży Granicznej oraz ograniczenia czasu lotu określają przepisy wydane na podstawie art. 37 ust. 4 ustawy o Straży Granicznej.

Projektowany art. 20k ustawy o Straży Granicznej reguluje kwestię warunków, które muszą spełniać statki powietrzne w celu dopuszczenia ich do użytkowania w Lotnictwie Straży Granicznej, a także czynności związane z dokonywaniem oceny zdatności do lotu statku powietrznego Lotnictwa Straży Granicznej. Przewiduje się, że do użytkowania w Lotnictwie Straży Granicznej można dopuścić statki powietrzne, dla których wydano świadectwo zdatności do lotu i które zostały wpisane do rejestru statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego. Natomiast zgodność stanu technicznego każdego statku powietrznego

Lotnictwa Straży Granicznej z warunkami technicznymi, ujętymi w instrukcjach technicznych, biuletynach lub dyrektywach zdatości, stwierdza się przez wydanie lub odnowienie świadectwa zdatości do lotu statku powietrznego Lotnictwa Straży Granicznej.

Zgodnie z projektowanym przepisem Komendant Główny Straży Granicznej może upoważnić inspektora techniki lotniczej do wydawania świadectw zdatości do lotu oraz wykonywania innych czynności związanych z wydaniem, unieważnianiem, zawieszeniem, odnowieniem lub przedłużeniem terminu ważności świadectwa zdatości do lotu statków powietrznych. Inspektor techniki lotniczej przed wydaniem lub odnowieniem świadectwa zdatości do lotu statku powietrznego określa zdatość statku powietrznego Lotnictwa Straży Granicznej do lotu na wniosek złożony przez kierownika właściwej komórki organizacyjnej Lotnictwa Straży Granicznej.

Przepis ten określa również sposób przeprowadzania oceny zdatości statku powietrznego Lotnictwa Straży Granicznej do lotu, wskazując osoby i podmioty uprawnione do dokonania takiej oceny, elementy tej oceny, a także zasady zawieszania, unieważniania oraz odnawiania ważności świadectwa zdatości do lotu statku powietrznego Lotnictwa Straży Granicznej.

Proponuje się także, aby w szczególnych przypadkach Komendant Główny Straży Granicznej mógł zezwolić na wykonanie lotu przez statek powietrzny Lotnictwa Straży Granicznej nieposiadający ważnego świadectwa zdatości do lotu statku powietrznego lub w warunkach nieprzewidzianych w wydanym świadectwie zdatości do lotu statku powietrznego, celem przeprowadzenia prób lub badań statku powietrznego Lotnictwa Straży Granicznej w trakcie lotu lub przebazowania w miejsce, w którym ma być ten statek naprawiony.

W projektowanym art. 201 ustawy o Straży Granicznej zawarto upoważnienie dla Komendanta Głównego Straży Granicznej do wydania aktu prawa wewnętrznego określającego sposób i tryb dokonywania oceny zdatości i dopuszczenia do lotu oraz tryb wydawania świadectw zdatości do lotu statków powietrznych Lotnictwa Straży Granicznej, procedury zarządzania zdatością do lotu oraz organizacji obsługi technicznej statków powietrznych Lotnictwa Straży Granicznej, szczegółowe wymagania w zakresie dopuszczenia do użytkowania statków powietrznych Lotnictwa Straży Granicznej, związanych z nimi wyrobów części i wyposażenia oraz ich modyfikacji oraz wzory dokumentów dotyczących zdatości do lotów i eksploatacji statków powietrznych oraz wzory upoważnienia do wykonywania czynności inspektora technicznego. Wydając to zarządzenie Komendant Główny Straży Granicznej powinien mieć na względzie zapewnienie bezpieczeństwa lotów.

Projektowany art. 20m ustawy o Straży Granicznej zawiera upoważnienie dla Komendanta Głównego Straży Granicznej do wydania aktu prawa wewnętrznego w zakresie procedur dotyczących operacji lotniczych, norm i zasad użytkowania statków powietrznych oraz dokumentów obowiązujących przy eksploatacji statków powietrznych, jak również systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz systemu monitorowania zgodności dotyczących operacji lotniczych.

W projektowanym art. 20n ustawy o Straży Granicznej określone zostały obowiązki sprawozdawcze Komendanta Głównego Straży Granicznej wobec ministra właściwego do spraw wewnętrznych. Komendant Główny Straży Granicznej, w terminie do dnia 31 stycznia i 31 lipca przedstawia za ubiegłe półrocze sprawozdanie z wykonywania przez Lotnictwo Straży Granicznej operacji lotniczych, z uwzględnieniem:

- liczby, rodzajów i czasu wykonanych lotów,
- liczby statków powietrznych z podziałem na typy i wskazaniem miejsca ich bazowania,
- ukończenia kadrowego,
- zmian w rejestrach statków powietrznych oraz lotnisk i lądowisk,
- przeprowadzonych wewnętrznych i zewnętrznych szkoleń lotniczych,
- obszarów nadzoru lotniczego przekazanych do realizacji innym podmiotom na podstawie art. 1 ust. 6b ustawy – Prawo lotnicze,
- wyników przeprowadzonych inspekcji lub audytów ze wskazaniem zaleceń lub stwierdzonych niezgodności,
- zaistniałych zdarzeń lotniczych,
- przyjętych zaleceń dotyczących bezpieczeństwa i podjętych działań zapobiegawczych lub naprawczych.

W art. 2 pkt 2 projektu ustawy nadaje się nowe brzmienie art. 30 ustawy o Straży Granicznej dotyczącego umieszczania bandery i flagi Straży Granicznej na jednostkach pływających, oznakowania jednostek pływających Straży Granicznej i możliwości nadania im nazwy własnej, możliwości niespełniania wymogów w czasie wykonywania czynności operacyjno-rozpoznawczych lub w związku z wykonywaniem tych czynności, przez jednostki pływające, albo w przypadku wymagającym zapewnienia niejawnego charakteru podejmowanych czynności.

W art. 2 pkt 3 projektu ustawy dodaje się art. 30a i art. 30b ustawy o Straży Granicznej. W art. 30a określono przepisy dotyczące oznakowania statków powietrznych Lotnictwa Straży Granicznej, możliwości oznakowania z wykorzystaniem kolorystyki umożliwiającej

podwyższone maskowanie statku powietrznego oraz możliwości niespełniania wymogów w czasie wykonywania czynności operacyjno-rozpoznawczych lub w związku z wykonywaniem tych czynności, przez statki powietrzne, albo w przypadku wymagającym zapewnienia niejawnego charakteru podejmowanych czynności. W ust. 4 wskazano zasady mające zastosowanie do oznakowania bezałogowych statków powietrznych używanych przez Straż Graniczną.

Dodatkowo w art. 30b ustawy o Straży Granicznej proponuje się nadanie nowego brzmienia upoważnienia ustawowego, określonego dotychczas w art. 30 ust. 2, dla ministra właściwego do spraw wewnętrznych do określenia wzoru flagi Straży Granicznej, wzoru dodatkowego znaku rozpoznawczego Straży Granicznej, okoliczności podnoszenia bandery i flagi Straży Granicznej oraz sposobu oznakowania jednostek pływających i statków powietrznych, a także znaków rozpoznawczych używanych na nich przez Straż Graniczną w nocy, uwzględniając konieczność szybkiej identyfikacji jednostek Straży Granicznej i statków powietrznych Straży Granicznej oraz konieczność prawidłowego i bezpiecznego ich oznakowania.

W art. 2 pkt 4 projektu ustawy dokonuje się zmian w art. 34a ustawy o Straży Granicznej. W ust. 5 określono zasady przyjęcia do służby kontraktowej w Straży Granicznej. Proponuje się, aby przyjęcie do służby w Lotnictwie Straży Granicznej na członka personelu lotniczego oraz pokładowego na okres służby kontraktowej następowało po przeprowadzeniu postępowania kwalifikacyjnego, o którym mowa w art. 31 ust. 7 ustawy. W ust. 6 tego artykułu proponuje się rozszerzenie katalogu przełożonych uprawnionych do zarządzenia postępowania kwalifikacyjnego w służbie kontraktowej o Komendanta Głównego Straży Granicznej. Zmiany te mają na celu stworzenie możliwości uzupełnienia niedoborów w obsadzie etatowej jednostek i komórek organizacyjnych Straży Granicznej, w tym Biura Lotnictwa KGSG.

W art. 2 pkt 5 projektu ustawy dokonuje się zmian w art. 76 w ust. 7 w pkt 3 ustawy o Straży Granicznej wprowadza się ujednoczenie nazewnictwa personelu uprawnionego do podwyższenia świadczenia pieniężnego w zamian za wyżywienie.

W art. 3 projektu ustawy proponuje się zmianę przepisów ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze odnoszących się do lotnictwa służb porządku publicznego.

W art. 3 pkt 1 projektu ustawy w projektowanym art. 1 ust. 4 ustawy – Prawo lotnicze określono, które przepisy tej ustawy stosuje się do statków powietrznych, załóg tych statków oraz lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego.

W zmienianym ust. 6 wskazuje się, że nadzór nad działalnością lotnictwa państwowego, z zastrzeżeniem przepisów ustawy, sprawują w zależności od przynależności jednostki będącej

właścicielem lub użytkownikiem państwowego statku powietrznego lub zarządzającej lotniskiem odpowiednio Minister Obrony Narodowej albo organy nadzoru nad lotnictwem służb porządku publicznego określone w ust. 6a.

Organami właściwymi w sprawach sprawowania nadzoru nad działalnością lotnictwa służb porządku publicznego w Policji i Straży Granicznej będą odpowiednio Komendant Główny Policji oraz Komendant Główny Straży Granicznej, jako organy właściwe ze względu na przynależność jednostki będącej właścicielem lub użytkownikiem państwowego statku powietrznego lub zarządzającego lotniskiem (ust. 6a). W dodawanym ust. 6b przewidziano, że Komendant Główny Policji i Komendant Główny Straży Granicznej mogą powierzyć w drodze porozumienia określone zadania wynikające z nadzoru nad działalnością lotnictwa służb porządku publicznego innemu podmiotowi realizującemu zadania w zakresie nadzoru lotniczego, z wyłączeniem nadzoru na działalnością bezzałogowych statków powietrznych, za zgodą tego podmiotu.

Ponadto projektowany ust. 6d wskazuje, że w przypadku podjęcia decyzji, o której mowa w art. 2 ust. 6 rozporządzenia nr 2018/1139/UE (opt-in), Prezes Urzędu wykonuje uprawnienia państwa członkowskiego Unii Europejskiej oraz właściwego organu państwa członkowskiego w zakresie przepisów rozporządzenia nr 2018/1139/UE w zakresie określonym tą decyzją.

Projektowany ust. 6e zakłada, że po podjęciu podjęcia decyzji, o której mowa w art. 2 ust. 6 rozporządzenia nr 2018/1139/UE (opt-in) do Lotnictwa Policji lub Lotnictwa Straży Granicznej stosuje się również dodatkowe przepisy ustawy Prawo lotnicze.

W art. 3 pkt 2 zmieniającym art. 2 pkt 2 lit. b ustawy – Prawo lotnicze zaproponowano nowe brzmienie definicji statku powietrznego lotnictwa służb porządku publicznego. Nowa definicja ma na celu dostosowanie do rzeczywistego stanu posiadania statków powietrznych przez służby oraz doprecyzowanie zakresu stosowania przepisów do poszczególnych służb.

W art. 3 pkt 4 projektu ustawy zaproponowano nowe brzmienie art. 44 ustawy – Prawo lotnicze, co stanowi konsekwencję rozwiązania, że Komendant Główny Policji oraz Komendant Główny Straży Granicznej sprawują odpowiednio nadzór nad lotnictwem służb porządku publicznego.

W nowym brzmieniu będą oni odpowiedzialni za prowadzenie rejestrów statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego, w tym rejestrów bezzałogowych statków powietrznych.

W przepisie wskazano kategorie statków powietrznych wpisywanych do rejestru, zakres danych rejestrowych, a także procedury mające zastosowanie do wpisywania, wykreślenia oraz zmiany danych w rejestrze. Sposób prowadzenia rejestru każdej ze służb będzie określony w zarządzeniach Komendantów opracowanych w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw

wewnętrznych (art. 44 ust. 17 ustawy – Prawo lotnicze). Rejestry bezzałogowych statków powietrznych będą również prowadzili Komendant Główny Państwowej Straży Pożarnej oraz Komendant Służby Ochrony Państwa.

Zmiany wprowadzone art. 3 pkt 5 projektu ustawy w art. 60 ustawy – Prawo lotnicze wynikają z wprowadzenia powyższej zasady sprawowania nadzoru, będą dotyczyły również obowiązku prowadzenia rejestrów lotnisk i lądowisk. Komendant Główny Policji i Komendant Główny Straży Granicznej będą prowadzić odpowiednio dla każdej ze służb rejestry lotnisk i lądowisk Policji i Straży Granicznej, natomiast zarządzenia w sprawie sposobu ich prowadzenia będą wydawane w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych. Rozwiązanie to ma na celu zapewnienie spójności i jednolitości w funkcjonowaniu systemu pragmatyk służb podległych Ministrowi Spraw Wewnętrznych i Administracji na wzór obowiązujących regulacji o zbliżonym zakresie w ustawie o Policji (art. 7 ust. 1 pkt 9), ustawie o Straży Granicznej (art. 3c ust. 9) oraz ustawie – Prawo lotnicze (art. 44 ust. 4). Proponowane podejście przyczyni się do zwiększenia efektywności, przejrzystości i odpowiedzialności w funkcjonowaniu tych służb.

W art. 3 pkt 6 wprowadzającym zmiany w art. 76 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze wprowadzono modyfikację w zakresie informowania zarządzającego lotniskiem użytku publicznego o statusie lotu. Lotnictwo Policji, działając w warunkach wymagających szybkiego podjęcia działań, w celu realizacji ustawowych zadań Policji lub działań związanych z „akcją serce”, realizując w interesie publicznym zadania związane z wykonaniem lotu będzie przekazywało zarządzającemu lotniskiem użytku publicznego, nie później niż w ciągu 24 godzin od zaistnienia zdarzenia będącego podstawą do pobierania opłat lotniskowych, w sposób określony przez zarządzającego lotniskiem w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 121 ust. 3 ustawy – Prawo lotnicze, kopię planu lotu potwierdzającego prawo do skorzystania ze zwolnienia lub podstawowe informacje o wykonanym locie potwierdzające prawo do skorzystania ze zwolnienia.

Przyjęcie zasady, że nadzór nad lotnictwem służb porządku publicznego zostanie przeniesiony na Komendantów Głównych poszczególnych służb skutkuje koniecznością wprowadzenia zmian w ustawie –Prawo lotnicze:

– art. 3 pkt 7 – w art. 82 w ust. 1 w pkt 7 w lit. b w tiret trzecim i w pkt 8 w lit. a w tiret trzecim wyrazy „ministra właściwego do spraw wewnętrznych” zastąpiono wyrazami „Komendanta Głównego Policji albo Komendanta Głównego Straży Granicznej, w zakresie swojej właściwości”. Ponadto w art. 82 ust. 8 w pkt 3 wyrazy „minister właściwy do spraw

wewnętrznych” zastąpiono wyrazami „Komendant Główny Policji albo Komendant Główny Straży Granicznej, w zakresie swojej właściwości”,

– art. 3 pkt 8 – w art. 87 w ust. 3 w pkt 3 wyrazy „minister właściwy do spraw wewnętrznych” zastąpiono wyrazami „Komendant Główny Policji albo Komendant Główny Straży Granicznej, w zakresie swojej właściwości”,

– art. 3 pkt 9 – w art. 87¹ w ust. 1 w pkt 4 wyrazy „albo ministra właściwego do spraw wewnętrznych” zastępuje się wyrazami „, Komendanta Głównego Policji albo Komendanta Głównego Straży Granicznej, w zakresie swojej właściwości,” w art. 87¹ w ust. 3 wyrazy „oraz minister właściwy do spraw wewnętrznych” zastąpiono wyrazami „, Komendant Główny Policji oraz Komendant Główny Straży Granicznej”, w art. 87¹ w ust. 6, 7 i 10 wyrazy „oraz ministra właściwego do spraw wewnętrznych” zastąpiono wyrazami „, Komendanta Głównego Policji oraz Komendanta Głównego Straży Granicznej”,

– art. 3 pkt 10 – w art. 87² w ust. 1 w pkt 2, 3 oraz ust. 3 i 5 wyrazy „ministra właściwego do spraw wewnętrznych” zastąpiono wyrazami w odpowiednim przypadku „Komendanta Głównego Policji albo Komendanta Głównego Straży Granicznej” albo wyrazami „Komendanta Głównego Policji albo Komendanta Głównego Straży Granicznej, w zakresie swojej właściwości”,

– art. 3 pkt 11 – w art. 87⁷ w ust. 1 w pkt 3 wyrazy „minister właściwy do spraw wewnętrznych” zastąpiono wyrazami „Komendant Główny Policji albo Komendant Główny Straży Granicznej, w zakresie swojej właściwości”.

W art. 4 projektu ustawy wprowadzono w ustawie z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym w art. 53 w ust. 4 w pkt 13 wyrazy „oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych” zastępuje się wyrazami „Komendantem Głównym Policji albo Komendantem Głównym Straży Granicznej, w zakresie właściwości”.

Ponadto w art. 5 pkt 1 projektu ustawy wprowadzono zmiany w art. 1 ust. 2 w pkt 1 lit. e ustawy z dnia 25 lipca 2025 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie potrzeb obronności państwa lub kluczowych inwestycji w zakresie potrzeb obronności państwa lub bezpieczeństwa publicznego oraz ustanawiania stref ochronnych terenów zamkniętych w celu usunięcia oczywistej pomyłki. Aktualnie ww. przepis stanowi cyt. „e) urzędy lub jednostki organizacyjne podległe organom, o których mowa w lit. e, lub przez nie nadzorowane,”. Jednostka redakcyjna oznaczona jako lit. e odsyła do lit. e czyniąc przedmiotowy przepis niemożliwym do stosowania. Wobec powyższego usunięcie tej omyłki wymaga interwencji legislacyjnej.

W konsekwencji przejęcia nadzoru nad lotnictwem służb porządku publicznego przez odpowiednio Komendanta Głównego Policji oraz Komendanta Głównego Straży Granicznej w art. 5 pkt 2 projektu ustawy wprowadza się zmiany w ustawie z dnia 25 lipca 2025 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie potrzeb obronności państwa lub kluczowych inwestycji w zakresie potrzeb obronności państwa lub bezpieczeństwa publicznego oraz ustanawiania stref ochronnych terenów zamkniętych w art. 5 w ust. 1 w pkt 14 w lit. d wyrazy „oraz ministra właściwego do spraw wewnętrznych – w odniesieniu do obiektów budowanych” zastępuje się wyrazami „oraz Komendanta Głównego Policji albo Komendanta Głównego Straży Granicznej – w odniesieniu do obiektów budowlanych”.

W art. 6 projektu ustawy określono, że w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, minister właściwy do spraw wewnętrznych, z urzędu lub na wniosek właściwego komendanta wykreśla z rejestru statki powietrzne lotnictwa służb porządku publicznego, co stanowi podstawę ich wpisania do właściwych rejestrów prowadzonych przez tych komendantów. Świadectwa rejestracji statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego, wydane przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych zachowują swoją ważność do czasu wydania przez Komendanta Głównego Policji albo Komendanta Głównego Straży Granicznej decyzji o ich wpisaniu do prowadzonych przez nich rejestrów.

W art. 7 projektu ustawy określono, że w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, minister właściwy do spraw wewnętrznych, z urzędu lub na wniosek właściwego komendanta wykreśla z rejestru lotniska i lądowiska służb porządku publicznego, co stanowi podstawę ich wpisania do właściwych rejestrów prowadzonych przez tych komendantów. Świadectwa rejestracji lotniska lub lądowiska służb porządku publicznego, wydane przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych zachowują swoją ważność do czasu wydania przez Komendanta Głównego Policji albo Komendanta Głównego Straży Granicznej decyzji o ich wpisaniu do prowadzonych przez nich rejestrów.

Ponadto przewidziano (art. 8, 9 i 10 projektu ustawy), że wydane przez Komendanta Głównego Policji świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego, świadectwa oględzin statku powietrznego, licencje Lotnictwa Policji oraz uprawnienia do nich wpisane, orzeczenia lotniczo-lekarskie członków personelu lotniczego Lotnictwa Policji i Lotnictwa Straży Granicznej oraz członków personelu pokładowego Lotnictwa Straży Granicznej, zachowują ważność przez okres na jaki zostały wydane.

W art. 11 projektu ustawy przewidziano przepis przejściowy dotyczący opracowania i

uchwalania planów ogólnych gmin oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, wydania decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu oraz wydania opinii do wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację strategicznej inwestycji w zakresie potrzeb obronności państwa.

W art. 12 projektu ustawy, w związku ze zmianą brzmienia art. 22b ustawy o Policji, art. 30 ustawy o Straży Granicznej, art. 44 i art. 60 ustawy – Prawo lotnicze, przewidziano utrzymanie w mocy dotychczasowych przepisów wydanych na podstawie dotychczasowych delegacji ustawowych, do dnia wejścia w życie przepisów wydanych na podstawie art. 22d ustawy o Policji, art. 30b ustawy o Straży Granicznej, art. 44 ust. 17 i art. 60 ust. 2 i 2b ustawy – Prawo lotnicze w brzmieniu nadanym projektowaną ustawą, jednak nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

W art. 13 projektu ustawy przewidziano utrzymanie ważności uprawnień personelu lotniczego Lotnictwa Policji, wydanych na podstawie dotychczasowych przepisów do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 145kh ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

W art. 14 projektu ustawy określono, że w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy Komendant Główny Policji oraz Komendant Główny Straży Granicznej, każdy w zakresie swojego działania, wydają odpowiednio zarządzenia określające szczegółowe wymagania w zakresie procedur dotyczących operacji lotniczych, w tym norm i zasad użytkowania statków powietrznych, dokumentów obowiązujących przy ich eksploatacji, oraz systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz systemu monitorowania zgodności dotyczących operacji lotniczych.

Przepisy projektowanej ustawy wejdą w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

IV. Pozostałe informacje

W ocenie projektodawcy zakres przedmiotowej regulacji objęty jest prawem Unii Europejskiej i jest z nim zgodny. Zastosowanie do Lotnictwa Straży Granicznej aktów prawa Unii Europejskiej jest możliwe z uwagi na regulację ujętą w rozporządzeniu bazowym (rozporządzenie 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 zmieniające 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 uchylające 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.)).

Zgodnie bowiem z art. 2 ust. 6 rozporządzenia bazowego Państwo Członkowskie może objąć statki powietrzne użytkowane „podczas prowadzenia działań wojskowych, celnych, policyjnych, poszukiwawczo-ratowniczych, przeciwpożarowych, w zakresie kontroli granic, ochrony wybrzeża lub innych tego rodzaju działań lub usług będących pod kontrolą i wchodzących w zakres odpowiedzialności państwa członkowskiego, podejmowanych w interesie publicznym przez organ posiadający uprawnienia władz publicznych lub w jego imieniu, ani do personelu i organizacji uczestniczących w działaniach i zaangażowanych w usługi wykonywane przez te statki powietrzne” przepisami rozporządzenia bazowego, i tym samym przepisami rozporządzeń dotyczących zdatności do lotu i załóg lotniczych. Zgodnie bowiem z tym przepisem: (cyt.) „Państwo członkowskie może podjąć decyzję o stosowaniu którejkolwiek z następujących sekcji rozdziału III: sekcja I, II, III lub VII, lub jakiejkolwiek ich kombinacji, do niektórych lub wszystkich działań, o których mowa w ust. 3 akapit pierwszy lit. a, oraz do personelu i organizacji uczestniczących w tych działaniach, w przypadku gdy stwierdzi, że – w świetle charakterystyki odnośnych działań, personelu i organizacji oraz celu i treści danych przepisów – przepisy te mogą być skutecznie stosowane (...)”. Sekcja I, o której mowa w cytowanym przepisie dotyczy zdatności statków powietrznych do lotu, natomiast sekcja II – załogi lotniczej.

W odniesieniu do Lotnictwa Policji, ze względu na eksploatację statków powietrznych o zastosowaniu wojskowym nieposiadających cywilnego certyfikatu typu, zastosowano odrębne rozwiązanie wprowadzając regulacje prawne wskazane w projekcie.

Projekt ustawy nie zawiera 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.) i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.

Zawarte w projekcie regulacje nie będą miały wpływ na mikro, małych i średnich przedsiębiorców, zgodnie z ustawą z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców.

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Stosownie do przepisów ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2025 r. poz. 677, z późn. zm.) oraz w związku z § 52 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.), projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny. W trybie ww. ustawy uwag nie zgłoszono.

Projekt nie podlegał dokonaniu oceny OSR przez koordynatora OSR w trybie § 32 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów.

<p>Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie niektórych ustaw w związku z uregulowaniem funkcjonowania lotnictwa służb porządku publicznego</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Czesław Mroczek – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Mariusz Cichomski – Zastępca Dyrektora Departamentu Porządku Publicznego MSWiA tel. 47 728 40 70, e-mail: sekretariat.dpp@mswia.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 11.03.2026 r.</p> <p>Źródło: Inicjatywa własna</p> <p>Nr w wykazie prac: UD182</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W aktualnym stanie prawnym działalność lotnictwa państwowego regulują częściowo przepisy ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, a także rozporządzenia dotyczące rejestrów statków powietrznych lotnictwa wojskowego i lotnictwa służb porządku publicznego, zarządzenia w sprawie prowadzenia rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych i lotnictwa służb porządku publicznego oraz przepisy dotyczące Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego. Obecnie brak jest zatem przepisów regulujących całość działalności lotnictwa państwowego (operacje lotnicze, ciągła zdatność statków powietrznych do lotu, obsługi technicznej, szkolenia i licencjonowania personelu lotnictwa państwowego). Ponadto w polskim systemie prawnym nie istnieją regulacje na mocy których organ inny niż właściwy minister mógłby sprawować nadzór nad lotnictwem państwowym, w efekcie czego właściwy minister nie może powierzyć innemu wyspecjalizowanemu organowi realizacji określonych czynności np. o charakterze technicznym. Na podstawie upoważnienia zawartego w ustawie – Prawo lotnicze minister właściwy do spraw wewnętrznych sprawuje nadzór nad lotnictwem służb porządku publicznego. Lotnictwo służb porządku publicznego na koniec 2024 roku użytkowało ogółem 32 statki powietrzne. W poszczególnych służbach kształtuje się to następująco:

- Lotnictwo Policji – 15 śmigłowców 4 różnych typów;
- Lotnictwo Straży Granicznej – 7 śmigłowców czterech typów i 10 samolotów pięciu typów.

Lotnictwo Policji dysponuje bazami lotniczymi w 6 lokalizacjach, natomiast Lotnictwo Straży Granicznej dysponuje bazami lotniczymi w 7 lokalizacjach.

Lotnictwo Policji w 2024 r. wykonało 2 634 lotów w czasie 1 387 godzin. Lotnictwo Straży Granicznej w 2024 r. wykonało 1 482 lotów w czasie 1 707 godzin lotu. Czas nalotu w ostatnich pięciu latach w poszczególnych służbach przedstawia poniższa tabela.

	2019	2020	2021	2022	2023
Policja	1 432 godz.	1 389 godz.	2 090 godz.	1 950 godz.	1 331 godz.
Straż Graniczna	1 299 godz.	1 155 godz.	1 627 godz.	1 812 godz.	1 888 godz.

Zarówno z perspektywy działalności organizacyjnej, jak i operacyjnej w lotnictwie Policji i Straży Granicznej istotnym problemem jest kwestia pozyskiwania i utrzymywania w służbie kadr lotniczych o odpowiednim poziomie wykształcenia oraz odpowiednich kwalifikacjach lotniczych.

W obecnym stanie prawnym Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji prowadzi rejestr statków powietrznych oraz rejestr lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego. Ponadto przepisy ustawy nakładają na Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji obowiązki związane z zapewnieniem bezpiecznej eksploatacji lotnisk w zakresie uzgadniania i opiniowania dokumentów planowania i zagospodarowania przestrzennego. Wskazane obszary nie wyczerpują katalogu prowadzonej działalności lotniczej lotnictwa służb porządku publicznego. Obecnie brak jest jednak przepisów regulujących całość działalności lotnictwa służb porządku publicznego (operacje lotnicze, ciągła zdatność statków powietrznych do lotu, obsługi technicznej, szkolenia i licencjonowania personelu lotnictwa służb porządku publicznego). Natomiast na podstawie porozumienia z Urzędem Lotnictwa Cywilnego część czynności nadzorczych realizowana jest przez tę instytucję. Wykonywane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego czynności przy realizacji nadzoru nad lotnictwem służb porządku publicznego mają jedynie opiniodawczy (doradczy) charakter, natomiast zawarte porozumienie nie ma właściwego

umocowania. W tym zakresie wypowiadał się również Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, jako instytucji sprawującej nadzór nad lotnictwem cywilnym w Polsce wskazując na brak regulacji, na mocy których inny podmiot sprawujący nadzór lotniczy mógłby realizować taki nadzór nad lotnictwem państwowym.

W związku z powyższym zasadnym jest kompleksowe uregulowanie zasad sprawowania nadzoru nad lotnictwem służb porządku publicznego m.in. przez precyzyjne określenie roli komendantów głównych poszczególnych służb w realizacji tych działań.

Przepisy ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji oraz ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej nie określają również wprost struktury i zadań lotnictwa tych formacji, a także zasad współpracy z innymi formacjami. Przykładowo wykonywanie zadań lotniczych związanych z prowadzeniem akcji ratowniczo-gaśniczych nie wpisuje się wprost w katalog zadań ustawowych realizowanych przez Policję. Działania takie mogą mieć zatem wyłącznie charakter doraźny, wykonywane jako wsparcie służb ratowniczo-gaśniczych, przy wykorzystaniu sił i środków, które nie są aktualnie zaangażowane w realizację ustawowych zadań nałożonych na służby. Natomiast obowiązujące zarządzenie nr 40 Komendanta Głównego Policji z dnia 4 kwietnia 2018 r. w sprawie metod i form wykonywania zadań przez służbę Lotnictwo Policji wydane jest na ogólnej podstawie prawnej wskazanej w ustawie o Policji.

Ponadto przepisy ustawy o Policji, w przeciwieństwie do regulacji przyjętych w Straży Granicznej oraz Służbie Ochrony Państwa, nie określają znaku graficznego Policji.

Powyższe uzasadnia kompleksowe uregulowanie sprawowania nadzoru nad lotnictwem służb porządku publicznego m.in. przez precyzyjne określenie relacji w zakresie działań nadzorczych nad lotnictwem służb porządku publicznego pomiędzy ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i Komendantami Głównymi: Policji i Straży Granicznej, zasad sprawowania tego nadzoru przez Komendantów Głównych poszczególnych służb, w tym również zasad uzgadniania i opiniowania dokumentów dotyczących zagospodarowania przestrzennego oraz stworzenia podstawy prawnej do powierzenia, w drodze porozumienia, określonych zadań wynikających z nadzoru nad lotnictwem służb porządku publicznego innemu podmiotowi wykonującemu zadania w zakresie nadzoru lotniczego, np. Urzędowi Lotnictwa Cywilnego.

Powyższe problemy dotyczą zatem zasad sprawowania nadzoru oraz kompetencji właściwych organów, co stanowi materię ustawową i brak jest możliwości ich rozwiązania w drodze działań pozalegisacyjnych.

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

Zasadniczym celem proponowanych zmian jest kompleksowe uregulowanie obszaru funkcjonowania lotnictwa służb porządku publicznego. Zaproponowane rozwiązania mają charakter systemowy i zapewniają Ministrowi Spraw Wewnętrznych i Administracji narzędzia nadzorcze adekwatne do wyzwań jakie stawiane są przed lotnictwem służb porządku publicznego, a jednocześnie określony zostanie obszar odpowiedzialności Komendantów Głównych poszczególnych służb w zakresie organizacji i funkcjonowania lotnictwa tych formacji.

W obecnym stanie prawnym do lotnictwa państwowego, w tym lotnictwa służb porządku publicznego, mają zastosowanie przepisy ustawy Prawo lotnicze enumeratywnie wskazane w art. 1 ust. 4 tej ustawy. Wskazane przepisy nie regulują takich obszarów jak: zdatność do lotu statków powietrznych, licencjonowanie personelu lotniczego, czy wykonywanie operacji lotniczych. W tych obszarach zastosowanie mają regulacje wewnętrzne lub przepisy unijne wskazane w porozumieniu zawartym z Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Proponuje się przyjęcie spójnych rozwiązań mających zastosowanie do lotnictwa służb porządku publicznego w ustawach pragmatycznych, odpowiednio dla każdej ze służb. W związku z powyższym, proponuje się zmianę przepisów odnoszącą się przede wszystkim do ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji, ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej, ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze oraz ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w szczególności uwzględniającą specyfikę i już funkcjonujące rozwiązania prawne i organizacyjne przyjęte przez Policję i Straż Graniczną, a także częściowo w lotnictwie cywilnym.

Nadzór nad lotnictwem służb porządku publicznego będą sprawować w wymiarze technicznym odpowiednio Komendanci Główni przez realizowanie zadań związanych z prowadzeniem rejestru statków powietrznych, prowadzeniem rejestru lotnisk i lądowisk, oceną zdatności do lotu statków powietrznych, licencjonowaniem personelu lotniczego, zapewnieniem bezpiecznej eksploatacji lotnisk, uzgadnianie i opiniowanie aktów planowania przestrzennego. W stosunku do stanu obecnego nadzór nad lotnictwem służb porządku publicznego sprawować będą odpowiedni Komendanci Główni w zakresie dotychczas realizowanym przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych. Natomiast zasady wykonywania działalności lotniczej przez personel nie ulegną zmianie.

Projekt zawiera odpowiednie delegacje ustawowe dla poszczególnych Komendantów Głównych do uregulowania, w drodze zarządzeń, przepisów, zasad i procedur mających zastosowanie do wyżej wskazanych obszarów prowadzonej działalności lotniczej.

Wprowadzono również rozwiązanie umożliwiające Komendantom Głównym powierzenie określonych obszarów nadzoru lotniczego innym podmiotom prowadzącym nadzór lotniczy.

W ramach Policji proponuje się ustawowe wyodrębnienie służby lotniczej – Lotnictwa Policji, nad którą nadzór sprawować będzie Komendant Główny Policji. Określone zostaną również zadania lotnictwa policyjnego, a także status członka personelu lotniczego, w tym kwestii uzyskiwania licencji, przeprowadzania egzaminu sprawdzającego kwalifikacje lotnicze, Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej Lotnictwa Policji. Istotne pozostaje również określenie zasad prowadzenia wykazu personelu lotniczego Lotnictwa Policji, sprawdzania sprawności psychicznej i fizycznej członka oraz kandydata na członka personelu Lotnictwa Policji.

Analogicznie w odniesieniu do Straży Granicznej proponuje się określenie, że Komendant Główny Straży Granicznej sprawuje nadzór nad Lotnictwem Straży Granicznej i dokonanie szczegółowego określenia zadań tej struktury organizacyjnej. Niezbędne jest również wskazanie przepisów międzynarodowych, które będą miały zastosowanie do Lotnictwa Straży Granicznej. W przypadku braku możliwości stosowania przepisów międzynarodowych do Lotnictwa Straży Granicznej zastosowanie będą miały przepisy ustawy o Straży Granicznej, które szczegółowo zostaną określone w regulacji.

W przypadku Straży Granicznej zakres propozycji uregulowań wynika z dążenia formacji do utrzymania rozwiązań funkcjonujących w ustawie – Prawo lotnicze, które obecnie mają zastosowanie w odniesieniu do nadzoru sprawowanego przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego na podstawie porozumienia zawartego w dniu 20 grudnia 2013 r. pomiędzy Ministrem Spraw Wewnętrznych a Prezesem ULC w sprawie współpracy przy realizacji nadzoru nad lotnictwem służb porządku publicznego. Dotyczy to w szczególności eksploatacji statków powietrznych, zdatności do lotu oraz szkolenia do licencji dla personelu lotniczego.

W odróżnieniu od Policji, obecnie personel Lotnictwa Straży Granicznej posiada uprawnienia wydawane przez państwowy nadzór lotniczy zgodnie z przepisami lotnictwa cywilnego. Tym samym nie ma uzasadnienia do wyłączenia Lotnictwa Straży Granicznej z nadzoru prowadzonego przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, gdyż wyłączenie to możliwości podtrzymywania i przedłużania uprawnień lotniczych, co doprowadzi do ich utraty. Ponadto posiadane uprawnienia umożliwiają personelowi realizację zadań przy wykorzystaniu statków powietrznych w przestrzeni międzynarodowej.

W przypadku Policji nadzorem Urzędu Lotnictwa Cywilnego objęty jest tylko personel techniczny i działalność związana z procesami obsługi technicznej eksploatowanych statków powietrznych, natomiast działalność lotniczą oraz szkolenie i licencjonowanie personelu lotniczego regulują przepisy wewnętrzne, tj. zarządzenie nr 40 Komendanta Głównego Policji z dnia 4 kwietnia 2018 r. w sprawie metod i form wykonywania zadań przez służbę Lotnictwa Policji. Istotnym jest, że na wyposażeniu Policji znajdują się statki powietrzne typu wojskowego, które nie posiadają certyfikatu typu zatwierdzonego przez żaden cywilny nadzór lotniczy. Statki powietrzne o przeznaczeniu wojskowym są projektowane i produkowane zgodnie z wymaganiami technicznymi odbiegającymi od norm stosowanych w przypadku cywilnych statków powietrznych, a w konsekwencji nie jest możliwe stosowanie przepisów lotnictwa cywilnego do tych statków powietrznych. W związku z powyższym w obecnym stanie prawnym problematyczne jest wystawienie świadectwa zdatności do lotu przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Ponadto, wymogiem Urzędu Lotnictwa Cywilnego jest, aby personel obsługi danego typu statku powietrznego posiadał uprawnienia zgodne z wymogami przepisów cywilnych, co wymaga m.in. odbycia szkolenia zgodnego z programem zatwierdzonym przez cywilny nadzór lotniczy w ośrodku certyfikowanym zgodnie z przepisami lotnictwa cywilnego. Zatem do Lotnictwa Policji, użytkującego statki powietrzne projektowane i produkowane zgodnie z wymaganiami właściwymi dla wojska, nie jest możliwe zastosowanie przepisów lotniczych dotyczących lotnictwa cywilnego. Natomiast Lotnictwo Straży Granicznej użytkuje statki powietrzne posiadające świadectwa typu, wydane zgodnie z przepisami dotyczącymi lotnictwa cywilnego, co umożliwia wdrożenie do stosowania w Straży Granicznej cywilnych przepisów lotniczych (zgodnie z art. 2 ust. 6 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 2014/53/UE, a także uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) i 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.)).

Zaproponowane rozwiązania muszą zatem uwzględniać specyfikę funkcjonowania lotnictwa w Policji oraz Straży Granicznej oraz zapewnić, przez nałożone na te służby obowiązki sprawozdawcze, ministrowi właściwemu do spraw

wewnętrznych narzędzia nadzorcze. Zapewnienie spójności systemowej i formalnych podstaw do funkcjonowania lotnictwa w Policji i Straży Granicznej oraz precyzyjne określenie zasad nadzoru nad lotnictwem służb porządku publicznego pozwoli na rozwój oraz odpowiednie inwestycje w zakresie lotnictwa służb porządku publicznego oraz wpłynie na podniesienie poziomu bezpieczeństwa wykonywanych zadań przez członków personelu lotniczego.

Dotychczas działalność lotnictwa służb porządku publicznego nie była kompleksowo uregulowana w przepisach prawa. Działalność lotniczą realizowano na podstawie regulacji i procedur wewnętrznych. W przypadku statków powietrznych, które nie posiadają certyfikatu typu wydanego na podstawie przepisów obowiązujących dla lotnictwa cywilnego, np. projektowanych i produkowanych zgodnie z wymogami określonymi przez wojsko, nie jest możliwe stosowanie przepisów lotnictwa cywilnego. W takim przypadku do takich statków powietrznych i personelu lotniczego wykonującego zadania na tych statkach powietrznych stosowane będą regulacje wprowadzone w odpowiednich zarządzeniach Komendantów Głównych. Zasady szkolenia i licencjonowania personelu lotniczego, zapewnienia zdatności statków powietrznych do lotu, wykonywania operacji lotniczych zostaną określone w zarządzeniach Komendantów Głównych. W związku z tym procedury szkolenia i licencjonowania personelu lotniczego oraz nadawania poszczególnych uprawnień będą pozostawały w gestii odpowiednich Komendantów Głównych. Zarządzenia regulujące zasady działalności lotniczej w poszczególnych służbach, jako akty prawa wewnętrznego, będą miały zastosowanie wyłącznie do tej służby i nie będą miały oddziaływania na inne podmioty.

Ponadto proponuje się zmianę przepisów odnoszących się do ustawy – Prawo lotnicze. W regulacji tej zakłada się wskazanie, że Komendant Główny Straży Granicznej oraz Komendant Główny Policji sprawują nadzór nad lotnictwem formacji, jako organy właściwe ze względu na przynależność jednostki będącej właścicielem lub użytkownikiem państwowego statku powietrznego lub zarządzającego lotniskiem. Proponowane jest również wprowadzenie rozwiązań w oparciu, o które Komendant Główny Policji i Komendant Główny Straży Granicznej będą mogli powierzyć w drodze porozumienia określone zadania wynikające z nadzoru nad działalnością lotnictwa służb porządku publicznego innemu podmiotowi realizującemu zadania w zakresie nadzoru lotniczego. Będą oni również odpowiedzialni za prowadzenie rejestrów statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego. Sposób prowadzenia rejestru każdej ze służb uzgadniany będzie przez właściwego Komendanta z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych. Powyższa zasada będzie również przyjęta w przypadku obowiązku prowadzenia rejestrów lotnisk i lądowisk. Komendant Główny Policji i Komendant Główny Straży Granicznej będą prowadzić odrębnie dla każdej ze służb rejestry lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego, natomiast zarządzenia w sprawie sposobu ich prowadzenia będą uzgadniane z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych.

Założeniem projektu jest rozdzielenie ogólnego nadzoru w wymiarze organizacyjnym i funkcjonalnym nad lotnictwem służb porządku publicznego, który pozostanie w kompetencji ministra właściwego do spraw wewnętrznych, od nadzoru w wymiarze technicznym, eksploatacyjnym i kadrowym, który zostanie przekazany odpowiednio Komendantowi Głównemu Policji i Komendantowi Głównemu Straży Granicznej. W projekcie zawarto delegacje ustawowe dla Komendantów Głównych do wydania aktów prawa wewnętrznego odnoszących się do zagadnień dotyczących funkcjonowania lotnictwa.

Podstawą do określenia zasad eksploatacji statków powietrznych służb porządku publicznego będą więc dane obsługowe wydawane przez właścicieli certyfikatów typów statków powietrznych oraz producentów sprzętu lotniczego, biuletyny i dyrektywy zdatności, które wykorzystane będą do opracowania szczegółowych procedur obsługi technicznej z uwzględnieniem praktyk przyjętych w tym zakresie w lotnictwie państwowym i cywilnym. Przewiduje się również taką konstrukcję przepisów, która zapewni możliwość wykonywania obsługi technicznej, napraw i modyfikacji sprzętu lotniczego przez zewnętrzne organizacje lotnicze posiadające stosowne zatwierdzenia obowiązujące w lotnictwie cywilnym lub państwowym.

Podkreślenia wymaga również, że w lotnictwie Sił Zbrojnych RP materia ta również jest regulowana przepisami prawa wewnętrznego (decyzje, zarządzenie, instrukcje). Regulowanie tego typu zagadnień w lotnictwie państwowym przepisami prawa wewnętrznego jest istotne ze względu na możliwość adekwatnej reakcji na szybko zmieniające się uwarunkowania technologiczne, sytuację rynkową, zmiany charakteru zagrożeń bezpieczeństwa publicznego, zmienne warunki działania, które mogą wymagać odpowiedniego dostosowania przepisów w celu skutecznego wykorzystania dostępnego sprzętu lotniczego.

Takie rozwiązanie wydaje się w najlepszym stopniu odpowiadać celowi projektowanej ustawy, a więc przekazania Komendantom Głównym kompetencji do sprawowania nadzoru nad funkcjonowaniem lotnictwa służb porządku publicznego. Również materia przekazana do uregulowania w upoważnieniu ustawowym zawartym w tym przepisie nie wymaga jej uregulowania w drodze aktu prawa powszechnie obowiązującego.

Zakładane przypisanie nowych zadań Komendantom Głównym tych formacji skutkuje koniecznością wprowadzenia zmian w zakresie bezpiecznej eksploatacji lotnisk, przeszkód lotniczych oraz ochrony lotnisk przed działaniami i zdarzeniami, które mogą powodować niedopuszczalne zagrożenia dla ruchu statków powietrznych korzystających z lotniska, w zakresie uzgadniania i opiniowania projektów planów ogólnych gminy, miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu. Zmiany w tym zakresie będą polegały na zastąpieniu ministra właściwego do spraw wewnętrznych przez Komendanta Głównego Policji albo Komendanta Głównego Straży Granicznej, w zakresie właściwości. Analogiczne zmiany wprowadzono również w ustawie z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Lotnictwo Policji i Lotnictwo Straży Granicznej nie stanowią jednolitej struktury lotniczej i działają w ramach swoich formacji, natomiast współdziałanie regulowane jest na mocy odpowiednich porozumień zawartych pomiędzy komendantami.

Po wprowadzeniu proponowanych rozwiązań wszystkie wydawane dokumenty związane z prowadzoną działalnością lotniczą (m.in. licencje, świadectwa zdatości do lotu) będą posiadały ściśle określoną podstawę prawną do ich wydania.

Obecne przepisy umożliwiają utworzenie formacji lotniczej w Państwowej Straży Pożarnej, jednakże dotychczas służba ta nie utworzyła takiej formacji.

Proponowane zmiany odnoszą się także do oznakowania statków powietrznych Lotnictwa Policji i Lotnictwa Straży Granicznej, a także jednostek pływających tych formacji. Na wzór regulacji przyjętych w Straży Granicznej oraz Służbie Ochrony Państwa, w ustawie o Policji dodaje się zapis dotyczący znaku graficznego Policji. Jednocześnie zawarto upoważnienie ustawowe dla ministra właściwego do spraw wewnętrznych do określenia, w drodze rozporządzenia, wzoru znaku graficznego Policji w celu stworzenia spójnego systemu identyfikacji wizualnej Policji.

Mając na uwadze utrzymujący się problem pozyskiwania i utrzymywania w służbie kadr lotniczych w obydwóch formacjach proponuje się rozszerzenie regulacji dot. przyjęcia do służby kontraktowej kandydatów ubiegających się o przyjęcie do Lotnictwa Policji i Lotnictwa Straży Granicznej, a także rozszerzenie katalogu przełożonych uprawnionych do zarządzenia postępowania kwalifikacyjnego w służbie kontraktowej.

W celu zachowania ciągłości funkcjonowania lotnictwa służb porządku publicznego proponuje się, żeby świadectwa zdatości do lotu statku powietrznego, świadectwa oględzin statku powietrznego wydane przed dniem wejścia w życie ustawy zachowały ważność do upływu okresu, na jaki zostały wydane. Analogiczne rozwiązania proponuje się w odniesieniu do licencji Lotnictwa Policji oraz uprawnień do nich wpisanych, a także orzeczeń lotniczo-lekarskich członków personelu lotniczego Lotnictwa Policji i Lotnictwa Straży Granicznej. Proponuje się również, żeby do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych do wykonywania lotów i innych czynności lotniczych w Lotnictwie Policji dopuszczeni zostali członkowie personelu lotniczego posiadający ważne licencje Lotnictwa Policji i uprawnienia lotnicze oraz upoważnienia, wydane na podstawie dotychczasowych przepisów.

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

W przedmiotowej kwestii brak jest jednolitych zasad obowiązujących we wszystkich krajach UE. Poszczególne kraje rozwiązują te problemy indywidualnie przez stosowanie własnych przepisów krajowych lub stosowanie przepisów europejskich.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji	1	MSWiA	Rozdzielenie zadań nadzoru nad lotnictwem służb porządku publicznego pomiędzy ministrem właściwym do spraw wewnętrznych a właściwymi Komendantami Głównymi: Policji i Straży Granicznej
			Otrzymywanie sprawozdań z wykonywania przez lotnictwo służb porządku publicznego operacji lotniczych oraz informacji o zaistnieniu wypadku lub poważnego incydentu lotniczego

Komendant Główny Policji	1	KGP	Sprawowanie nadzoru nad Lotnictwem Policji. Określenie organizacji i zakresu działania służby lotniczej. Prowadzenie rejestru statków powietrznych, rejestru lotnisk i lądowisk oraz ewidencji przeszkód. Zapewnienie bezpiecznej eksploatacji lotnisk i lądowisk
Komendant Główny Straży Granicznej	1	KGSG	Sprawowanie nadzoru nad Lotnictwem Straży Granicznej. Organizacja i zakres działania Lotnictwa Straży Granicznej w jednostkach organizacyjnych SG i komórkach organizacyjnych KGSG. Prowadzenie rejestru statków powietrznych, rejestru lotnisk i lądowisk oraz ewidencji przeszkód. Zapewnienie bezpiecznej eksploatacji lotnisk i lądowisk
Zarząd Lotnictwa Policji Głównego Sztabu Policji Komendy Głównej Policji oraz Sekcje Lotnictwa Policji komend wojewódzkich Policji.	1 – ZLP GSP KGP 5 – Sekcji Lotnictwa Policji Komend Wojewódzkich Policji Stan etatowy – 87 etatów	Komenda Główna Policji	Projektowane przepisy będą oddziaływały na funkcjonariuszy i pracowników cywilnych pełniących służbę w komórkach organizacyjnych lotnictwa służb porządku publicznego przez określenie wymogów wobec członków personelu lotniczego, członków personelu pokładowego, warunków uzyskiwania licencji lotniczych, uznawania kwalifikacji lub uprawnień nabytych w lotnictwie państwowym albo w lotnictwie cywilnym, okresowego sprawdzania sprawności psychicznej i fizycznej członków personelu lotniczego, członków personelu pokładowego
Biuro Lotnictwa Straży Granicznej	106 etatów	Komenda Główna Straży Granicznej	
Jednostki samorządu terytorialnego	Brak możliwości oszacowania liczby postępowań	-	Uzgadnianie projektów: miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, opiniowanie projektów planów ogólnych gmin odpowiednio z Komendantem Głównym Policji i Komendantem Głównym Straży Granicznej
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1	ULC	Sprawowanie nadzoru nad Lotnictwem Policji lub Lotnictwem Straży Granicznej w zakresie określonym w zawartym porozumieniu lub procedurze „opt-in”
Naczelnny Lekarz Lotnictwa Cywilnego	1	ULC	Rozpatrywanie odwołań od orzeczenia lotniczo-lekarskiego wydanego przez centrum medycyny lotniczej lub lekarza orzecznika medycyny lotniczej
Centra medycyny lotniczej	3	ULC	Przeprowadzanie badań lotniczo-lekarskich i wydawanie orzeczeń o zdolności lub niezdolności do wykonywania lotów i innych czynności lotniczych

Lekarze orzecznicy medycyny lotniczej	53	ULC	Przeprowadzanie badań lotniczo-lekarskich i wydawanie orzeczeń o zdolności lub niezdolności do wykonywania lotów i innych czynności lotniczych
---------------------------------------	----	-----	--

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

Projekt został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacji 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. W trybie ww. ustawy uwag nie zgłoszono.

Projekt został skierowany do zaopiniowania przez:

- 1) Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego,
- 2) Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych,
- 3) Zarząd Główny NSZZ Policjantów,
- 4) Komisję Krajową NSZZ „Solidarność”,
- 5) Związek Zawodowy Policjanta Solidarność,
- 6) NSZZ Funkcjonariuszy Straży Granicznej.

Uwagi do projektu zgłosił Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, które zostały uwzględnione, oraz Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych, którego jedną z uwag uwzględniono, a drugą wyjaśniono. Rada Krajowa Związku Zawodowego Policjanta Solidarność poinformowała, że nie zgłasza uwag do projektu.

Projektowane zmiany nie spowodują skutków dla budżetów jednostek samorządu terytorialnego, w związku z tym projekt nie wymaga konsultacji z Komisją Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

W ramach prekonsultacji projekt ustawy o zmianie niektórych ustaw w związku z uregulowaniem funkcjonowania lotnictwa służb porządku publicznego został przekazany do opinii Ministra Infrastruktury. Uwagi i propozycje zgłoszone przez resort infrastruktury w większości zostały uwzględnione w projekcie.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
Dochody ogółem												
budżet państwa												
JST												
NFZ												
Wydatki ogółem												
budżet państwa												
JST												
NFZ												
Saldo ogółem												
budżet państwa												
JST												
NFZ												
Źródła finansowania	Wejście w życie projektowanej ustawy nie wywoła skutków finansowych dla budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego w rozumieniu art. 50 ust. 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych i nie będzie stanowiło podstawy do ubiegania się o zwiększenie limitu wydatków.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na sektor finansów publicznych. Projektowana regulacja nie spowoduje zmiany kosztów realizacji zadań związanych											

	z prowadzeniem nadzoru lotniczego. Regulacja nie będzie również związana z przesunięciami osób pomiędzy Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji a Komendą Główną Policji i Komendą Główną Straży Granicznej. Obecnie poszczególne zadania w ramach nadzoru ministra właściwego do spraw wewnętrznych nad lotnictwem służb porządku publicznego w wymiarze technicznym (np. inspekcje w jednostkach prowadzących działalność lotniczą) są realizowane przez MSWiA przy jednoczesnym delegowaniu na ten czas przedstawicieli poszczególnych służb. Zadania nadzoru będą realizowane w trzech głównych obszarach: zdatowności do lotu, szkolenia personelu i operacji lotniczych. Liczba osób realizujących te zadania w ramach poszczególnych służb będzie zależała od kompetencji i doświadczenia poszczególnych osób oraz decyzji przełożonych właściwych do spraw osobowych. Zadania Policji i Straży Granicznej w tym zakresie będą finansowane w ramach środków przewidzianych na funkcjonowanie tych służb.
--	--

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							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Przedmiotowy projekt nie zawiera regulacji określających zasady podejmowania, wykonywania lub zakończenia działalności gospodarczej, a zatem nie podlega obowiązkowi dokonania oceny przewidywanego wpływu proponowanych rozwiązań na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw, stosownie do przepisów ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Projektowana ustawa nie będzie miała wpływu na poprawę życia rodzinnego obywateli. Nie będzie miała również wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.						
	kandydaci na członków personelu lotniczego	Mając na uwadze utrzymujący się problemem pozyskiwania i utrzymywania w służbie kadr lotniczych w obydwóch formacjach proponuje się rozszerzenie regulacji dot. przyjęcia do służby kontraktowej kandydatów ubiegających się o przyjęcie do Lotnictwa Policji i Lotnictwa Straży Granicznej, a także rozszerzenie katalogu przełożonych uprawnionych do zarządzenia postępowania kwalifikacyjnego w służbie kontraktowej. Ocena sprawności psychicznej i fizycznej kandydata na członka personelu lotniczego będzie prowadzona odrębnie od sprawdzeń zdolności do służby w charakterze funkcjonariusza Policji albo Straży Granicznej, analogicznie do dotychczas przyjętych rozwiązań. Zasady mające zastosowanie do przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich członków personelu lotniczego, kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu pokładowego jak również klasy orzeczeń lotniczo-lekarskich mające zastosowanie dla poszczególnych specjalności lotniczych będą tożsame jak w przypadku lotnictwa cywilnego.						

Niemierzalne		
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Proponowane zmiany nie mają wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców.	
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
<p>Komentarz: Zadania związane z prowadzeniem nadzoru nad lotnictwem służb porządku publicznego będą realizowane przez osoby wykonujące zadania w ramach poszczególnych służb. W ramach obecnych procedur ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych składane są sprawozdania z prowadzonej działalności lotniczej. W Lotnictwie Policji i Lotnictwie Straży Granicznej w sposób ciągły prowadzone są działania związane z monitorowaniem zgodności prowadzonej działalności lotniczej z obowiązującymi przepisami i procedurami łącznie ze sporządzaniem wymaganych dokumentów i sprawozdań. W efekcie proponowane ustawowe określenie obowiązku sprawozdawczego służb względem ministra będzie jedynie uregulowaniem dotychczas realizowanych działań. Dokumenty wydawane w ramach nadzoru nad lotnictwem służb porządku publicznego nie będą miały charakteru dokumentów publicznych.</p>		
9. Wpływ na rynek pracy		
Projektowane zmiany nie będą miały bezpośredniego wpływu na rynek pracy. Proponuje się rozszerzenie regulacji dot. przyjęcia do służby kontraktowej kandydatów ubiegających się o przyjęcie do Lotnictwa Policji i Lotnictwa Straży Granicznej, a także rozszerzenie katalogu przełożonych uprawnionych do zarządzenia postępowania kwalifikacyjnego w służbie kontraktowej do Policji i Straży Granicznej. Służbę kontraktową mogą pełnić kandydaci z wolnego naboru oraz kandydaci – emerytowani funkcjonariusze uprawnieni do emerytury policyjnej w rozumieniu ustawy z dnia 18 lutego 1994 r. o zaopatrzeniu emerytalnym funkcjonariuszy Policji (...) oraz ich rodzin.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input checked="" type="checkbox"/> inne: bezpieczeństwo	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Kompleksowe uregulowanie obszaru funkcjonowania lotnictwa służb porządku publicznego wpłynie na realizację zadań nałożonych na lotnictwo Policji i Straży Granicznej związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa i porządku publicznego, ochrony granicy państwowej oraz realizacji zadań na rzecz innych służb.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Projektowana regulacja wejdzie w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia. W celu zachowania ciągłości funkcjonowania lotnictwa służb porządku publicznego proponuje się, żeby świadectwa zdatości do lotu statku powietrznego, świadectwa oględzin statku powietrznego wydane przed dniem wejścia w życie ustawy zachowały ważność do upływu okresu na jaki zostały wydane. Analogiczne rozwiązania proponuje się w odniesieniu do licencji Lotnictwa Policji oraz uprawnień do nich wpisanych, a także orzeczeń lotniczo-lekarskich członków personelu lotniczego Lotnictwa Policji i Lotnictwa Straży Granicznej oraz członków personelu pokładowego Lotnictwa Straży		

Granicznej. Proponuje się również, żeby do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych do wykonywania lotów i innych czynności lotniczych w Lotnictwie Policji dopuszczeni zostali członkowie personelu lotniczego posiadający ważne licencje Lotnictwa Policji i uprawnienia lotnicze oraz upoważnienia, wydane na podstawie dotychczasowych przepisów.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Ocena projektowanych rozwiązań będzie dokonywana cyklicznie w ramach sprawozdawczości Policji i Straży Granicznej do ministra właściwego do spraw wewnętrznych i przekazywanych przez te formacje okresowych analiz dotyczących funkcjonowania lotnictwa.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak.

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

dotyczy projektu ustawy o zmianie niektórych ustaw w związku z uregulowaniem funkcjonowania lotnictwa służb porządku publicznego (UD182)

1. Informacje ogólne

Projekt ustawy o zmianie niektórych ustaw w związku z uregulowaniem funkcjonowania lotnictwa służb porządku publicznego ma na celu kompleksowe uregulowanie obszaru funkcjonowania lotnictwa służb porządku publicznego.

Projekt ustawy został zamieszczony, 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.) oraz zgodnie z § 52 ust. 1 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 Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji. W trybie ww. ustawy uwag nie zgłoszono.

2. Omówienie wyników konsultacji publicznych i opiniowania

Projekt ustawy został skierowany do zaopiniowania przez:

- 1) Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego,
- 2) Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych,
- 3) Zarząd Główny NSZZ Policjantów,
- 4) Komisję Krajową NSZZ „Solidarność”,
- 5) Związek Zawodowy Policjanta Solidarność,
- 6) NSZZ Funkcjonariuszy Straży Granicznej.

Uwagi do projektu zgłosił Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, które zostały uwzględnione. W wyniku zgłoszonych uwag w art. 3 projektu ustawy w zmienianym art. 44 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze zmieniono skrót „rejestr” na „rejestr statków powietrznych lsp” oraz doprecyzowano brzmienie art. 76 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze wskazując, że obowiązek przekazania zarządzającemu lotniskiem podstawowych informacji o wykonanym locie potwierdzających prawo do skorzystania ze zwolnienia może wystąpić, jeżeli plan lotu nie był wymagany. Dodatkowo uzupełniono pkt 4 OSR wskazując, że projekt oddziałuje także na Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Naczelnego Lekarza Lotnictwa Cywilnego, centra medycyny lotniczej oraz lekarzy orzeczników medycyny lotniczej.

Uwagi do projektu zgłosił również Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych. W konsekwencji uwzględnienia jednej z uwag w art. 1 i 2 projektu ustawy w art. 145kb ust. 2 ustawy o Policji oraz art. 20b ust. 3 ustawy o Straży Granicznej wyrazy „odpowiedniego wykazu” zastąpiono odpowiednio wyrazami „wykazu personelu lotniczego Lotnictwa Policji” oraz „wykazu personelu lotniczego Lotnictwa Straży Granicznej”. Ponadto w art. 145kb ustawy o Policji dodano ust. 11 oraz w art. 20b ustawy o Straży Granicznej dodano ust. 12, w których wskazano jakie dane zawierają ww. wykazy personelu lotniczego. Natomiast nie uzupełniono projektu ustawy o przepisy regulujące zasady przetwarzania danych osobowych członków personelu lotniczego Lotnictwa Policji oraz Lotnictwa Straży Granicznej, jak wnioskował Prezes UODO, ponieważ członkami personelu Lotnictwa Policji oraz Lotnictwa Straży Granicznej mogą być funkcjonariusze i pracownicy tych formacji. Policja oraz Straż Graniczna zgodnie z art. 46b ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji oraz art. 50b ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej są uprawnione do przetwarzania informacji, w tym danych osobowych, w zakresie niezbędnym do prowadzenia postępowań kwalifikacyjnych do służby, przenoszenia do służby oraz w zakresie wynikającym z przebiegu stosunku służbowego, także po jego ustaniu, w tym mają prawo

przetwarzać dane osobowe, o których mowa w art. 9 i art. 10 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679, z wyłączeniem danych dotyczących kodu genetycznego oraz danych daktyloskopijnych. Powyższe regulacje dotyczą członków personelu lotniczego, będących funkcjonariuszami, których łączy stosunek służbowy. Natomiast w przypadku pracowników będących członkami personelu lotniczego do przetwarzania ich danych mają zastosowanie właściwe przepisy będące podstawą nawiązania stosunku pracy, tj. ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy, ustawa z dnia 21 listopada 2008 r. o służbie cywilnej lub ustawa z dnia 16 września 1982 r. o pracownikach urzędów państwowych. Z powyższych względów nie zachodzi konieczność wprowadzania dodatkowych przepisów dotyczących przetwarzania danych osobowych.

Rada Krajowa Związku Zawodowego Policyjna Solidarność poinformowała, że nie zgłasza uwag do projektu. Pozostałe podmioty nie przedstawiły stanowisk.

3. Przedstawienie wyników zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym

Projekt ustawy nie wymagał zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji ani uzgodnienia projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym.

4. Wskazanie podmiotów, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa, wraz ze wskazaniem kolejności dokonania zgłoszeń albo informację o ich braku

Nie odnotowano zgłoszeń zainteresowanych podmiotów w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI¹⁾

z dnia

w sprawie znaku graficznego Policji

Na podstawie art. 1 ust. 1b ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji r. (Dz. U. z 2025 r. poz. 636, 718 i 1366 oraz z 2026 r. poz. 187) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Ustala się znak graficzny Policji, zwany dalej „znakiem”.

2. Znak stanowi srebrna gwiazda policyjna składająca się z ośmiu pęków promieni. W poprzek gwiazdy jest umieszczona rozwinięta granatowa wstęga. Na wstędze znajduje się napis „POLICJA”.

3. Znak może być używany w różnych rozmiarach z zachowaniem proporcji.

4. W przypadkach, w których nie ma możliwości zachowania kolorów, o których mowa w ust. 2, znak może być używany w wersji monochromatycznej.

5. Wzór znaku, o którym mowa w ust. 2, określa załącznik do rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER SPRAW
WEWNĘTRZNYCH
I ADMINISTRACJI**

¹⁾ Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji kieruje działem administracji rządowej – sprawy wewnętrzne, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 25 lipca 2025 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji (Dz. U. poz. 999).

Załącznik do rozporządzenia
Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji
z dnia ... (poz. ...)

WZÓR ZNAKU GRAFICZNEGO POLICJI



UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji realizuje delegację zawartą w art. 1 ust. 1b ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2025 r. poz. 636, z późn. zm.). Zgodnie z przywołanym przepisem na ministrze właściwym do spraw wewnętrznych ciąży obowiązek określenia w drodze rozporządzenia wzoru znaku graficznego Policji, który uwzględnia stworzenie spójnego systemu identyfikacji wizualnej formacji.

Projekt znaku graficznego Policji opiera się na silnym, rozpoznawalnym symbolu – jakim jest srebrna gwiazda policyjna, składająca się z ośmiu pęków promieni, która jest historycznie związana z formacją i powszechnie utożsamiana z jej działalnością. W poprzek gwiazdy znajduje się rozwinięta wstęga koloru granatowego. Na wstędze znajduje się napis „POLICJA”, który jest czytelny i jednoznacznie identyfikuje formację. Opracowany w ten sposób znak graficzny jest odzwierciedleniem używanej we wcześniejszych aktach prawnych gwiazdy policyjnej.

Celem przedmiotowego aktu prawnego jest określenie wzoru znaku graficznego Policji oraz zasad jego stosowania na potrzeby identyfikacyjne i informacyjne. Przedmiotowe rozporządzenie ma zapewnić spójność wizualną oraz wzmocnić tożsamość instytucjonalną Policji jako formacji realizującej zadania z zakresu ochrony bezpieczeństwa i porządku publicznego. Ponadto rozpoznawalność projektowanego znaku graficznego Policji wpłynie pozytywnie na zwiększenie zaufania społeczeństwa do formacji. Projekt znaku graficznego w tej formie uwzględnia historię Policji i podkreśla jej silną rolę jako instytucji stojącej na straży prawa i bezpieczeństwa obywateli.

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia nie spowoduje skutków dla budżetu państwa, gdyż nie generuje nowych zobowiązań finansowych.

Projekt nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Ponadto projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji zgodnie z przepisami dotyczącymi funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Projekt rozporządzenia, stosownie do wymogów art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2025 r. poz. 677) oraz zgodnie z § 52 ust. 1 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.) został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania	Przepisy projektowanego rozporządzenia nie pociągają skutków finansowych dla budżetu państwa.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa oraz budżety jednostek samorządu terytorialnego.											
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	<i>Łącznie (0-10)</i>					
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0				
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw		0	0	0	0	0	0				
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0				
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu.										
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu.										
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu										
Niemierzalne												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorców, na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe jak również na osoby starsze i z niepełnosprawnością.											
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu												
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy												
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy											
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...											
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy											
Komentarz: Brak.												
9. Wpływ na rynek pracy												
Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na rynek pracy.												

10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> inne: bezpieczeństwo	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na wskazane wyżej obszary.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Przepisy projektowanego rozporządzenia wejdą w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Z uwagi na zakres i charakter projektu, ewaluacja efektów projektu nie jest planowana.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI¹⁾

z dnia

**w sprawie flagi Policji oraz oznakowania jednostek pływających Policji i statków
powietrznych Lotnictwa Policji**

Na podstawie art. 22d ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2025 r. poz. 636, 718 i 1366 oraz z 2026 r. poz. 187) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wzór flagi Policji;
- 2) okoliczności podnoszenia bandery i flagi Policji;
- 3) barwy i sposób oznakowania jednostek pływających Policji i statków powietrznych Lotnictwa Policji;
- 4) znaki rozpoznawcze używane przez jednostki pływające Policji w czasie wykonywania zadań w nocy oraz w warunkach ograniczonej widoczności.

§ 2. 1. Flagą Policji jest płat tkaniny w kolorze błękitnym w kształcie prostokąta, którego stosunek szerokości do długości wynosi 1:1,8. Pośrodku prostokąta umieszczona jest gwiazda policyjna z oznaczeniem specjalistycznym jednostki pływającej Policji. Stosunek wysokości gwiazdy do szerokości płata tkaniny wynosi 3:5.

2. Wzór flagi Policji jest określony w załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 3. Flagę Policji podnoszą jednostki pływające Policji, zwane dalej „jednostkami pływającymi”, realizujące zadania, o których mowa w art. 1 ust. 2 lub 3 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji, zwanej dalej „ustawą”.

¹⁾ Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji kieruje działem administracji rządowej – sprawy wewnętrzne, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 25 lipca 2025 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji (Dz. U. poz. 999).

§ 4. Jednostki pływające oznakowuje się:

- 1) banderą, której wzór określają przepisy ustawy z dnia 31 stycznia 1980 r. o godle, barwach i hymnie Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2025 r. poz. 299), podnoszoną na:
 - a) drzewcu rufowym, w czasie wykonywania zadań określonych w ustawie o Policji na morzu terytorialnym, morskich wodach wewnętrznych i rzekach w ich części granicznej,
 - b) najwyższym punkcie jednostki pływającej, a jeżeli konstrukcja na to pozwala – na drzewcu rufowym, w okresie świąt państwowych, wizyt poza granicami kraju i wizyt jednostek pływających innych państw w Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) flagą Policji, podnoszoną na:
 - a) najlepiej widocznym miejscu jednostki, a jeżeli konstrukcja na to pozwala – na drzewcu dziobowym, gdy w tym czasie nie używa się bandery, albo
 - b) najwyższym punkcie jednostki pływającej 10 cm poniżej bandery, a jeżeli konstrukcja jednostki na to pozwala – na drzewcu dziobowym, w okresie świąt państwowych, wizyt poza granicami kraju i wizyt jednostek pływających innych państw w Rzeczypospolitej Polskiej;
- 3) numerem rejestracyjnym w kolorze białym umieszczanym na obu burtach w części dziobowej i o połowę niższym, powtórzonym w części rufowej – o wysokości liter i cyfr proporcjonalnej do wielkości jednostki pływającej;
- 4) napisem „POLICJA”, umieszczonym na obu burtach jednostki pływającej powyżej górnej krawędzi pasa zmiennego zanurzenia – w kolorze białym oraz dodatkowo na kabinach jednostek pływających o długości kadłuba powyżej 6 m – w kolorze niebieskim;
- 5) kolorami:
 - a) niebieskim – nawodną zewnętrzną część kadłuba, z wyjątkiem przypadku, gdy ze względu na rodzaj materiału użytego do wykonania jednostki pływającej część tę maluje się na kolor szary, z niebieskim pasem, o szerokości nie mniejszej niż 20% wysokości burty jednostki pływającej od górnej krawędzi pasa zmiennego zanurzenia, biegnącym pośrodku wzdłuż kadłuba,
 - b) białym – kabinę.

§ 5. 1. Kierownik jednostki organizacyjnej Policji nadaje jednostce pływającej numer rejestracyjny składający się z oddzielonych poziomą kreską:

- 1) litery „P”;
- 2) litery określającej przynależność do jednostki organizacyjnej Policji;

3) dwucyfrowego numeru kolejnego jednostki pływającej.

2. Wykaz oznaczeń literowych określających przynależność do jednostki organizacyjnej Policji oraz zakres kolejnych numerów jednostek pływających jest określony w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

§ 6. 1. Statki powietrzne Lotnictwa Policji, zwane dalej „statkami powietrznymi”, oznakowuje się zgodnie z art. 22c ustawy.

2. Wzór oznakowania statku powietrznego jest określony w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

§ 7. Znakiem polskiej przynależności państwowej statku powietrznego, o którym mowa w art. 22c ust. 1 pkt 1 ustawy, jest prostokąt w barwach Rzeczypospolitej Polskiej umieszczony po obu stronach obudowy zespołu napędowego.

§ 8. Znak rejestracyjny, o którym mowa w art. 22c ust. 1 pkt 2 ustawy umieszcza się symetrycznie po obu stronach kadłuba.

§ 9. Napis „POLICJA”, o którym mowa w art. 22c ust. 1 pkt 3 ustawy, umieszcza się:

- 1) po obu stronach kadłuba;
- 2) na dolnej powierzchni statku powietrznego proporcjonalnie do jego wielkości.

§ 10. Znak graficzny Policji, o którym mowa w art. 22c ust. 1 pkt 4 ustawy, umieszcza się po obu stronach kadłuba statku powietrznego.

§ 11. 1. Oznaczenia, o których mowa w art. 22c ust. 1 ustawy, wykonuje się i umieszcza w sposób czytelny, wykluczający nakładanie się na siebie poszczególnych oznaczeń.

2. Oznaczenia, o których mowa w art. 22c ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy, wykonuje się w kolorze białym, granatowym lub czarnym, kontrastującym z częścią kadłuba, na której są umieszczane.

§ 12. 1. Znakami rozpoznawczymi używanymi przez jednostki pływające w czasie wykonywania zadań służbowych w nocy oraz w warunkach ograniczonej widoczności są światła określone w umowach międzynarodowych i odrębnych przepisach dotyczących bezpieczeństwa żeglugi i zapobiegania zderzeniom na morzu.

2. Jednostki pływające, które ze względów konstrukcyjnych nie spełniają wymogów określonych w umowach międzynarodowych i odrębnych przepisach dotyczących bezpieczeństwa żeglugi i zapobiegania zderzeniom na morzu, oznakowuje się jednym pulsującym światłem niebieskim świecącym dookoła własnej osi.

§ 13. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.²⁾

**MINISTER SPRAW
WEWNĘTRZNYCH
I ADMINISTRACJI**

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 kwietnia 2005 r. w sprawie flagi oraz oznakowania jednostek pływających i statków powietrznych Policji (Dz. U. poz. 724, z 2008 r. poz. 700 oraz z 2023 r. poz. 1421), które traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zgodnie z art. 11 pkt 1 ustawy z dnia ... o zmianie niektórych ustaw w związku z uregulowaniem funkcjonowania lotnictwa służb porządku publicznego (Dz. U. poz. ...).

Załączniki do rozporządzenia
Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji
z dnia ... (Dz. U. poz. ...)

Załącznik nr 1

WZÓR FLAGI POLICJI



Załącznik nr 2

**WYKAZ OZNACZEŃ LITEROWYCH OKREŚLAJĄCYCH PRZYNALEŻNOŚĆ
DO JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ POLICJI ORAZ ZAKRES KOLEJNYCH
NUMERÓW JEDNOSTEK PŁYWAJĄCYCH POLICJI**

Lp.	Jednostka organizacyjna Policji	Litera określająca przynależność	Zakres kolejnych numerów
1.	Komenda Główna Policji	A	01-99
2.	Komenda Wojewódzka Policji we Wrocławiu	B	01-99
3.	Komenda Wojewódzka Policji w Bydgoszczy	C	01-99
4.	Komenda Wojewódzka Policji w Lublinie	D	01-99
5.	Komenda Wojewódzka Policji w Gorzowie Wlkp.	E	01-99
6.	Komenda Wojewódzka Policji w Łodzi	F	01-99
7.	Komenda Wojewódzka Policji w Krakowie	G	01-99
8.	Komenda Wojewódzka Policji w Radomiu	H	01-99
9.	Komenda Wojewódzka Policji w Opolu	J	01-99
10.	Komenda Wojewódzka Policji w Rzeszowie	K	01-99
11.	Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku	M	01-99
12.	Komenda Wojewódzka Policji w Gdańsku	N	01-99
13.	Komenda Wojewódzka Policji w Katowicach	P	01-99
14.	Komenda Wojewódzka Policji w Kielcach	S	01-99
15.	Komenda Wojewódzka Policji w Olsztynie	T	01-99
16.	Komenda Wojewódzka Policji w Poznaniu	U	01-99
17.	Komenda Wojewódzka Policji w Szczecinie	W	01-99
18.	Komenda Stołeczna Policji	Z	01-99
19.	Akademia Policji w Szczytnie	L	01-20

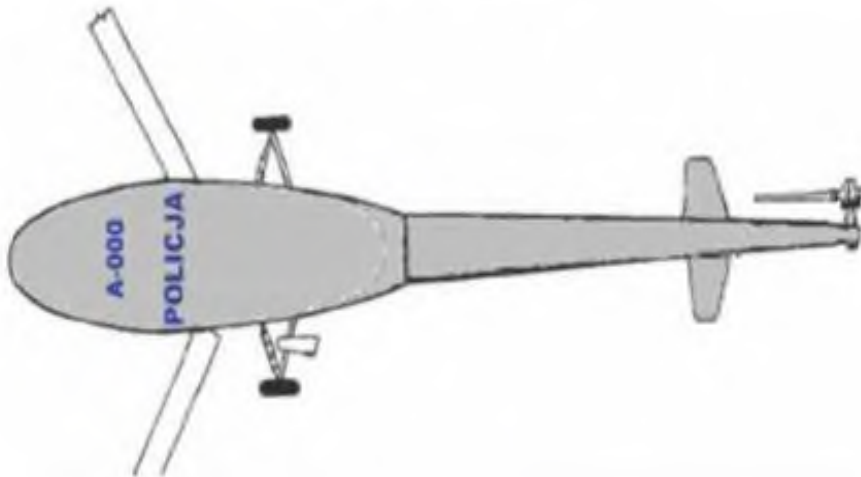
20	Szkoła Policji w Pile	L	21-40
21	Szkoła Policji w Słupsku	L	41-60
22	Centrum Szkolenia Policji w Legionowie	L	61-80
23	Szkoła Policji w Katowicach	L	81-99

WZÓR OZNAKOWANIA STATKU POWIETRZNEGO

(widok z boku)



(widok z dołu)



(widok z przodu)



Oznakowanie kolorem srebrnym

UZASADNIENIE

1. Cel i potrzeba regulacji

Projektowane rozporządzenie ma na celu zastąpienie obowiązującego obecnie rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 kwietnia 2005 r. w sprawie flagi oraz oznakowania jednostek pływających i statków powietrznych Policji (Dz. U. poz. 724, z późn. zm.). Potrzeba wydania nowego rozporządzenia wynika ze zmian wprowadzonych ustawą z dnia ... o zmianie niektórych ustaw w związku z uregulowaniem funkcjonowania lotnictwa służb porządku publicznego (Dz. U. poz. ...), którą dokonano zmiany ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2025 r. poz. 636, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o Policji”, w szczególności brzmienia art. 22b tej ustawy oraz dodano nowe art. 22c i art. 22d (zawierający upoważnienie ustawowe do wydania rozporządzenia). W związku z powyższym konieczne jest wydanie rozporządzenia, które zastąpi dotychczasowe rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w tej materii.

Dodany przez tę ustawę art. 22c ustawy o Policji w ust. 1 precyzuje jakimi elementami oznacza się statki powietrzne. Wymieniony w art. 22c ust. 1 pkt 4 ustawy o Policji znak graficzny Policji jest elementem nowym w porównaniu do obowiązującego obecnie rozporządzenia, zgodnie z którym statki powietrzne Policji oznacza się symbolem Policji.

Statki powietrzne użytkowane w Policji dzielą się na załogowe i bezzałogowe. Projektowane rozporządzenie dotyczy załogowych statków powietrznych ze względu na to, że sposób oznaczeń bezzałogowych statków powietrznych jest już regulowany przepisami 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.).

Ponadto na etapie stosowania obowiązującego rozporządzenia zidentyfikowano przepisy dotyczące oznakowania statków powietrznych Lotnictwa Policji wymagające zmiany lub doprecyzowania. Obejmują one kwestie umieszczania poszczególnych oznaczeń i kolorów używanych do oznaczenia statków powietrznych Lotnictwa Policji oraz wymogu oznakowania statków powietrznych w nocy i w warunkach ograniczonej widoczności.

2. Proponowane zmiany i przewidywane skutki

Co do zasady projektowane rozporządzenie powtarza rozwiązania zawarte w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 kwietnia 2005 r. w sprawie flagi oraz

oznakowania jednostek pływających i statków powietrznych Policji. Zmiany w porównaniu do obowiązującego obecnie rozporządzenia zostały opisane poniżej.

Kwestie regulowane przepisami § 4 ust. 2 i 3 oraz § 6 ust. 3 i 4 obecnie obowiązującego rozporządzenia zostały przeniesione do art. 22b ust. 1-4 i art. 22c ust. 2-5 ustawy o Policji.

Projektowane rozporządzenie przewiduje również zmiany wymogów w zakresie kolorów używanych do oznaczenia statków powietrznych Policji. W związku z tym proponuje się usunięcie wymagań odnoszących się do kolorów, określonych w § 6 ust. 1 pkt 6 obecnego rozporządzenia, co umożliwi stosowanie dowolnego koloru malowania kadłubów statków powietrznych w zależności od potrzeb, przeznaczenia i możliwości technicznych w przypadku konkretnych typów i egzemplarzy. Proponuje się również zmianę katalogu kolorów oznaczeń dopuszczając trzy kolory: biały, granatowy i czarny. Ma to na celu umożliwienie wyboru koloru w celu osiągnięcia pożądanego kontrastu lub innego wymaganego efektu optycznego w zależności od potrzeb, przeznaczenia i możliwości technicznych w przypadku konkretnych typów i egzemplarzy statków powietrznych.

W projektowanym rozporządzeniu zrezygnowano również z wymogu oznakowania statków powietrznych w nocy i w warunkach ograniczonej widoczności. Zgodnie z § 12 obowiązującego rozporządzenia statki powietrzne w nocy i w warunkach ograniczonej widoczności w czasie wykonywania zadań służbowych niezależnie od świateł przewidzianych w przepisach dotyczących budowy statków powietrznych, według których zostały wydane dokumenty dopuszczenia do lotów, oznakowuje się jednym niebieskim światłem pulsującym, świecącym dookoła własnej osi, umieszczonym pod spodem kadłuba. Rozwiązanie to należy uznać za niepotrzebne ze względu na:

- zakłócanie pracy systemów obserwacji lotniczej zabudowanych na policyjnych statkach powietrznych poprzez silne rozbłyski świetlne w rejonie sensorów optycznych;
- uniemożliwienie wykonywania zadań z wykorzystaniem urządzeń noktowizyjnych w obecności impulsów świetlnych w zakresie pasma widzialnego;
- niestosowanie tego typu oświetlenia na statkach powietrznych w ruchu lotniczym, które jest charakterystyczne dla pojazdów uprzywilejowanych w ruchu lądowym i nawodnym;
- potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu lotniczym poprzez wprowadzenie w błąd innych uczestników ruchu co do obecności pojazdów uprzywilejowanych, które normalnie przebywają na powierzchni ziemi lub wody, co może prowadzić do mylnej oceny wysokości, na której znajduje się dany statek powietrzny uczestniczący w ruchu lotniczym.

Przewidywanymi skutkami wprowadzenia proponowanych w projekcie rozwiązań jest uporządkowanie przepisów odnośnie oznakowania statków i dostosowanie ich do aktualnych regulacji ustawowych oraz uwarunkowań i możliwości technologicznych w odniesieniu do ruchu lotniczego oraz w szczególności do wyposażenia oraz potrzeb operacyjnych związanych z policyjnymi statkami powietrznymi

3. Pozostałe informacje

Proponuje się, by projektowane rozporządzenie weszło w życie w terminie 14 dni od dnia ogłoszenia zgodnie z 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).

Zakres przedmiotowy regulacji nie jest objęty prawem Unii Europejskiej ani sprzeczny z tym prawem.

Projekt rozporządzenia nie podlega procedurze notyfikacji określonej w przepisach rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. z 2002 r. poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projekt rozporządzenia, 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) oraz zgodnie z § 52 ust. 1 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.) zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Projekt nie podlega dokonaniu oceny OSR przez koordynatora OSR w trybie § 32 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie flagi Policji oraz oznakowania jednostek pływających Policji i statków powietrznych Lotnictwa Policji.</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pan Czesław Mroczek – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Mariusz Cichomski – Zastępca Dyrektora Departamentu Porządku Publicznego MSWiA tel. 47 728 40 70, e-mail: sekretariat.dpp@mswia.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 11.03.2026 r.</p> <p>Źródło: Art. 22d ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2025 r. poz. 636, z późn. zm.).</p> <p>Nr w wykazie prac:</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Ustawą z dnia ... o zmianie niektórych ustaw w związku z uregulowaniem funkcjonowania lotnictwa służb porządku publicznego (Dz. U. poz. ...) dokonano zmiany ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji, w szczególności brzmienia art. 22b tej ustawy oraz dodano nowe art. 22c i 22d ustawy o Policji, zawierający upoważnienie ustawowe do wydania rozporządzenia. W związku z powyższym konieczne jest wydanie rozporządzenia, które zastąpi rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 kwietnia 2005 r. w sprawie flagi oraz oznakowania jednostek pływających i statków powietrznych Policji (Dz. U. poz. 724, z późn. zm.). Dodany przez tę ustawę art. 22c ustawy o Policji w ust. 1 precyzuje jakimi elementami oznacza się statki powietrzne. Wymieniony w art. 22c ust. 1 pkt 4 ustawy o Policji znak graficzny Policji jest elementem nowym w porównaniu do obowiązującego obecnie rozporządzenia, zgodnie z którym statki powietrzne Policji oznacza się symbolem Policji.

Statki powietrzne użytkowane w Policji dzielą się na załogowe i bezzałogowe. Projektowane rozporządzenie dotyczy załogowych statków powietrznych ze względu na to, że sposób oznaczeń bezzałogowych statków powietrznych jest już regulowany przepisami 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.).

Ponadto na etapie stosowania obowiązującego rozporządzenia zidentyfikowano przepisy dotyczące oznakowania statków powietrznych Lotnictwa Policji wymagające zmiany lub doprecyzowania. Obejmują one kwestie umieszczania poszczególnych oznaczeń i kolorów używanych do oznaczenia statków powietrznych Lotnictwa Policji oraz wymogu oznakowania statków powietrznych w nocy i w warunkach ograniczonej widoczności.

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

Co do zasady projektowane rozporządzenie powtarza rozwiązania zawarte w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 kwietnia 2005 r. w sprawie flagi oraz oznakowania jednostek pływających i statków powietrznych Policji. Zmiany w porównaniu do obowiązującego obecnie rozporządzenia zostały opisane poniżej.

Kwestie regulowane przepisami § 4 ust. 2 i 3 oraz § 6 ust. 3 i 4 obecnie obowiązującego rozporządzenia zostały przeniesione do art. 22b ust. 1-4 i art. 22c ust. 2-5 ustawy o Policji.

Projektowane rozporządzenie przewiduje również zmiany wymogów w zakresie kolorów używanych do oznaczenia statków powietrznych Policji. W związku z tym proponuje się usunięcie wymagań odnoszących się do kolorów, określonych w § 6 ust. 1 pkt 6 obecnego rozporządzenia, co umożliwi stosowanie dowolnego koloru malowania kadłubów statków powietrznych w zależności od potrzeb, przeznaczenia i możliwości technicznych w przypadku konkretnych typów i egzemplarzy. Proponuje się również zmianę katalogu kolorów oznaczeń dopuszczając trzy kolory: biały, granatowy i czarny. Ma to na celu umożliwienie wyboru koloru w celu osiągnięcia pożądanego kontrastu lub innego wymaganego efektu optycznego w zależności od potrzeb, przeznaczenia i możliwości technicznych w przypadku konkretnych typów i egzemplarzy statków powietrznych.

W projektowanym rozporządzeniu zrezygnowano również z wymogu oznakowania statków powietrznych w nocy i w warunkach ograniczonej widoczności. Zgodnie z § 12 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji

z dnia 18 kwietnia 2005 r. w sprawie flagi oraz oznakowania jednostek pływających i statków powietrznych Policji statki powietrzne w nocy i w warunkach ograniczonej widoczności w czasie wykonywania zadań służbowych niezależnie od świateł przewidzianych w przepisach dotyczących budowy statków powietrznych, według których zostały wydane dokumenty dopuszczenia do lotów, oznakowuje się jednym niebieskim światłem pulsującym, świecącym dookoła własnej osi, umieszczonym pod spodem kadłuba. Rozwiązanie to należy uznać za niepotrzebne ze względu na:

- zakłócanie pracy systemów obserwacji lotniczej zabudowanych na policyjnych statkach powietrznych poprzez silne rozbłyski świetlne w rejonie sensorów optycznych;
- uniemożliwienie wykonywania zadań z wykorzystaniem urządzeń noktowizyjnych w obecności impulsów świetlnych w zakresie pasma widzialnego;
- niestosowanie tego typu oświetlenia na statkach powietrznych w ruchu lotniczym, które jest charakterystyczne dla pojazdów uprzywilejowanych w ruchu lądowym i nawodnym;
- potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu lotniczym poprzez wprowadzenie w błąd innych uczestników ruchu co do obecności pojazdów uprzywilejowanych, które normalnie przebywają na powierzchni ziemi lub wody, co może prowadzić do mylnej oceny wysokości, na której znajduje się dany statek powietrzny uczestniczący w ruchu lotniczym.

Przewidywanymi skutkami wprowadzenia proponowanych w projekcie rozwiązań jest uporządkowanie przepisów odnośnie oznakowania statków i dostosowanie ich do aktualnych regulacji ustawowych oraz uwarunkowań i możliwości technologicznych w odniesieniu do ruchu lotniczego oraz w szczególności do wyposażenia oraz potrzeb operacyjnych związanych z policyjnymi statkami powietrznymi.

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

W przedmiotowej kwestii brak jest jednolitych zasad obowiązujących we wszystkich krajach UE. Poszczególne kraje rozwiązują te problemy indywidualnie poprzez stosowanie własnych przepisów krajowych lub stosowanie przepisów europejskich.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji	1	MSWiA	Wydanie rozporządzenia w sprawie flagi oraz oznakowania jednostek pływających i statków powietrznych Policji.
Komendant Główny Policji	1	KGP	Nadzór nad dostosowaniem oznakowania jednostek pływających i statków powietrznych oraz przestrzeganiem przepisów rozporządzenia
Zarząd Lotnictwa Policji Głównego Sztabu Policji Komendy Głównej Policji oraz Sekcje Lotnictwa Policji komend wojewódzkich Policji.	1 - ZLP GSP KGP 5 - Sekcji Lotnictwa Policji Komend Wojewódzkich Policji Stan etatowy - 87 etatów	Komenda Główna Policji	Projektowane przepisy będą oddziaływały na stan oznakowania policyjnych jednostek pływających i statków powietrznych.

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

Projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacji zgodnie z § 52 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.) oraz stosownie do wymogów art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2015 r. poz. 677).

6. Wpływ na sektor finansów publicznych												
(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem												
budżet państwa												
JST												
NFZ												
Wydatki ogółem												
budżet państwa												
JST												
NFZ												
Saldo ogółem												
budżet państwa												
JST												
NFZ												
Źródła finansowania	-											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wywoła skutków finansowych dla budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego w rozumieniu art. 50 ust. 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1530, z późn. zm.) i nie będzie stanowiło podstawy do ubiegania się o zwiększenie limitu wydatków.											
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe												
Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe.												
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		Brak	-	-	-	-	-	-			
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw		Brak	-	-	-	-	-	-			
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe		Brak	-	-	-	-	-	-			
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa		Brak									
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw		Przedmiotowy projekt, z uwagi na swój charakter, nie zawiera regulacji dotyczących majątkowych praw i obowiązków przedsiębiorców lub praw i obowiązków przedsiębiorców wobec organów administracji publicznej, a zatem nie podlega obowiązkowi dokonania oceny przewidywanego wpływu proponowanych rozwiązań na działalność mikro, małych i średnich przedsiębiorców, stosownie do przepisów ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2024 r. poz. 236, z późn. zm.).									

	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na poprawę życia rodzinnego obywateli. Nie będzie miała również wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.
	osoby niepełnosprawne, osoby starsze	Projekt rozporządzenia nie będzie miał wpływu na osoby niepełnosprawne, osoby starsze.
Niemierzalne		
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, jak również na osoby starsze i niepełnosprawne.
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).		<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:		<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.		<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
Komentarz: nie dotyczy		
9. Wpływ na rynek pracy		
Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input checked="" type="checkbox"/> inne: bezpieczeństwo	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Szczegółowe uregulowanie obszaru związanego z flagą Policji, okolicznościami i warunkami jej podnoszenia oraz sposobem oznakowania jednostek pływających i statków powietrznych, a także znakami rozpoznawczymi używanymi na nich przez Policję	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Wykonanie przepisów rozporządzenia nastąpi z dniem ich wejścia w życie.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI¹⁾

z dnia

w sprawie wzoru flagi oraz oznakowania jednostek pływających i statków powietrznych Straży Granicznej

Na podstawie art. 30b ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2025 r. poz. 914 i 1366 oraz z 2026 r. poz. 50 i 187) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wzór flagi Straży Granicznej;
- 2) wzór dodatkowego znaku rozpoznawczego Straży Granicznej;
- 3) wzór znaku polskiej przynależności państwowej statku powietrznego Lotnictwa Straży Granicznej;
- 4) sposób oznakowania jednostek pływających Straży Granicznej;
- 5) sposób umieszczania bandery i flagi na jednostkach pływających Straży Granicznej;
- 6) znaki rozpoznawcze używane w nocy przez statki powietrzne Lotnictwa Straży Granicznej;
- 7) sposób oznakowania statków powietrznych Lotnictwa Straży Granicznej;
- 8) sposób maskowania oznakowania statków powietrznych Lotnictwa Straży Granicznej.

§ 2. 1. Flagą Straży Granicznej, zwaną dalej „flagą”, jest płat tkaniny o barwach, o których mowa w art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 31 stycznia 1980 r. o godle, barwach i hymnie Rzeczypospolitej Polskiej oraz o pieczęciach państwowych (Dz. U. z 2025 r. poz. 299) w kształcie prostokąta, którego stosunek szerokości do długości wynosi 1:1,8. Pośrodku długości białego pasa jest umieszczone godło Rzeczypospolitej Polskiej. Stosunek wysokości godła do szerokości płata tkaniny wynosi 2:5. Płat tkaniny ma zielone obramowanie, którego szerokość w stosunku do szerokości płata tkaniny wynosi 1:9.

2. Wzór flagi jest określony w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

¹⁾ Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji kieruje działem administracji rządowej – sprawy wewnętrzne, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 25 lipca 2025 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji (Dz. U. poz. 999).

§ 3. 1. Dodatkowym znakiem rozpoznawczym przynależności do Straży Granicznej jest skośny, pochylony pod kątem 60%, czerwony pas z żółtymi pasami obrzeża po prawej i lewej stronie pasa czerwonego.

2. W przypadku oznaczania dodatkowym znakiem przynależności do Straży Granicznej:

- 1) jednostki pływającej Straży Granicznej – szerokość pasa czerwonego stanowi 10% długości jednostki pływającej, a szerokość jednego pasa żółtego obrzeża stanowi 1% długości jednostki pływającej;
- 2) statku powietrznego Lotnictwa Straży Granicznej – szerokość pasa czerwonego stanowi 80% szerokości znaku, szerokość jednego żółtego pasa obrzeża stanowi 10% szerokości znaku.

2. Wzór dodatkowego znaku rozpoznawczego przynależności do Straży Granicznej jest określony w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

§ 4. 1. Znakiem polskiej przynależności państwowej statku powietrznego Lotnictwa Straży Granicznej jest czteropolowa biało-czerwona kokarda z białym obrzeżem, umieszczona w zielonym kwadratowym polu. Górne prawe i dolne lewe pola kokardy są białe z czerwonym skrajem, a pola górne lewe i dolne prawe są czerwone z białym skrajem.

2. Wzór znaku polskiej przynależności państwowej statku powietrznego Lotnictwa Straży Granicznej jest określony w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

§ 5. 1. Jednostkę pływającą Straży Granicznej oznakowuje się w następujący sposób:

- 1) banderę podnosi się na flagsztoku rufowym, a na jednostce będącej w drodze – na gaflu ostatniego masztu; jednostka pływająca będąca w drodze i nieposiadająca masztu podnosi banderę na flagsztoku rufowym; jednostka pływająca, która nie ma flagsztoku rufowego, nie podnosi bandery;
- 2) flagę podnosi się na prawym noku rei, a w przypadku jej braku – na topie masztu;
- 3) dodatkowy znak rozpoznawczy przynależności do Straży Granicznej umieszcza się na obu burtach jednostki pływającej w 1/3 długości, licząc od dziobu; znak jest pochylony do przodu do poziomu pokładu;
- 4) numer burtowy, składającym się z liter „SG”, kreski poziomej i trzech cyfr, umieszcza się, kolorem białym, na obu burtach w części dziobowej przed dodatkowym znakiem rozpoznawczym oraz w części rufowej;

5) napis STRAŻ GRANICZNA i umieszczony pod nim napis POLISH BORDER GUARD, umieszcza się, kolorem czarnym, na obu burtach nadbudówki, o wielkości liter proporcjonalnej do wysokości nadbudówki.

2. Widoczne części jednostki pływającej Straży Granicznej oznakowuje się w następujący sposób:

- 1) kadłub – kolorem niebieskim;
- 2) nadbudówkę – kolorem białym;
- 3) pokład jednostki pływającej – kolorem zielonym;
- 4) część pneumatyczną jednostki hybrydowej – kolorem czarnym;
- 5) część gumową/fartuch poduszkowca – kolorem czarnym.

3. W przypadku jednostki pływającej Straży Granicznej żeglugi śródlądowej:

- 1) kadłub – oznakowuje się kolorem zielonym;
- 2) napis STRAŻ GRANICZNA i umieszczony pod nim napis POLISH BORDER GUARD umieszcza się, kolorem czarnym, na nadbudówce jednostki pływającej albo na kadłubie kolorem białym; wielkość liter ma być proporcjonalna odpowiednio do wysokości nadbudówki albo kadłuba.

4. Na hybrydowej jednostce pływającej Straży Granicznej bez kabiny dodatkowy znak rozpoznawczy przynależności do Straży Granicznej i numer burtowy umieszcza się na części pneumatycznej kadłuba.

5. Na poduszkowcu Straży Granicznej dodatkowy znak rozpoznawczy przynależności do Straży Granicznej umieszcza się na osłonie śmigła, a numer burtowy w kolorze czarnym na obu burtach nadbudówki oraz na osłonie śmigła. Napis STRAŻ GRANICZNA i umieszczony pod nim napis POLISH BORDER GUARD umieszcza się na obu burtach nadbudówki.

6. Dodatkowy znak rozpoznawczy, numer burtowy oraz napis STRAŻ GRANICZNA i umieszczony pod nim napis POLISH BORDER GUARD umieszcza się na jednostce pływającej Straży Granicznej tak, aby były dobrze widoczne.

7. Nazwę własną nadaną jednostkom pływającym Straży Granicznej umieszcza się na obu burtach nadbudówki.

9. Wzór sposobu oznakowania jednostki pływającej Straży Granicznej jest określony w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

10. Wzór sposobu oznakowania poduszkowca Straży Granicznej jest określony w załączniku nr 5 do rozporządzenia.

§ 6. 1. Samoloty wchodzące w skład Lotnictwa Straży Granicznej – oznakowuje się w następujący sposób:

- 1) znak polskiej przynależności państwowej statku powietrznego – umieszcza się na górnej powierzchni lewego skrzydła i dolnej powierzchni prawego skrzydła oraz po obu stronach nieruchomej płaszczyzny statecznika pionowego, a gdy są dwa – na ich zewnętrznych powierzchniach;
- 2) znak rejestracyjny – umieszcza się na górnej powierzchni prawego skrzydła i dolnej powierzchni lewego skrzydła oraz na obu bokach kadłuba pomiędzy płatami a usterzeniem;
- 3) dodatkowy znak rozpoznawczy przynależności do Straży Granicznej – umieszcza się w postaci pasa:
 - a) pochylonego do przodu i opasującego kadłub w części przedniej i centralnej, po obu stronach kadłuba, o szerokości odpowiedniej wielkości kadłuba i zapewniającej dobrą widoczność, oraz
 - b) pochylonych do przodu w stronę kadłuba oraz do osi statku powietrznego pasów, umieszczonych na górnej i dolnej powierzchni płatów nośnych w części przykadłubowej, po jednym pasie z każdej strony kadłuba i o szerokości odpowiedniej do jego wielkości i zapewniający dobrą widoczność
- 4) napis STRAŻ GRANICZNA i umieszczony pod nim napisem POLISH BORDER GUARD, umieszcza się, w kolorze czarnym, na obu bokach kadłuba, w miejscu dobrze widocznym, a w samolotach wielosilnikowych, jeśli ma to uzasadnienie lepszą widzialnością, napis umieszcza się na zewnętrznych powierzchniach gondoli silnikowych.

2. Jeżeli samolot Lotnictwa Straży Granicznej ma więcej niż jeden płat, znak polskiej przynależności państwowej statku powietrznego, znak rejestracyjny oraz dodatkowy znak rozpoznawczy przynależności do Straży Granicznej umieszcza się na dolnej powierzchni płata dolnego i górnej powierzchni płata górnego.

3. Wzór sposobu oznakowania samolotu Lotnictwa Straży Granicznej jest określony w załączniku nr 6 do rozporządzenia.

§ 7. 1. Śmigłowce wchodzące w skład Lotnictwa Straży Granicznej oznakowuje się w następujący sposób:

- 1) znak polskiej przynależności państwowej statku powietrznego – umieszcza się na kadłubie na dolnej powierzchni i na obu burtach w końcowej części kadłuba;

- 2) znak rejestracyjny – umieszcza się po obu stronach belki ogonowej lub kadłuba;
- 3) dodatkowy znak rozpoznawczy przynależności do Straży Granicznej – umieszcza się w postaci pasa:
 - a) pochylonego do przodu i opasującego cały kadłub w części środkowej, o szerokości odpowiedniej wielkości kadłuba i zapewniającej dobrą widoczność, oraz
 - b) pochylonego do przodu i opasującego belkę ogonową, o szerokości odpowiedniej wielkości kadłuba i zapewniającej dobrą widoczność;
- 4) napis STRAŻ GRANICZNA i umieszczony pod nim napis POLISH BORDER GUARD, umieszcza się, w kolorze czarnym, się na obu bokach kadłuba w miejscach dobrze widocznych.

2. Wzór sposobu oznakowania śmigłowca Straży Granicznej jest określony w załączniku nr 7 do rozporządzenia.

§ 8. 1. Bezzałogowe statki powietrzne wchodzące w skład Lotnictwa Straży Granicznej oznakowuje się, w następujący sposób:

- 1) do stałopłatowych bezzałogowych statków powietrznych stosuje się odpowiednio przepisy § 6,
- 2) do jednowirnikowych bezzałogowych statków powietrznych stosuje się odpowiednio przepisy § 7,
- 3) na wielowirnikowych bezzałogowych statkach powietrznych – oznakowania umieszcza się w sposób widoczny na dolnej powierzchni kadłuba lub burtach kadłuba, uwzględniając ich powierzchnię i konstrukcję

– z uwzględnieniem art. 30a ust. 2 ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej.

2. Oznakowując bezzałogowy statek powietrzny, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, dodatkowy znak rozpoznawczy Straży Granicznej, umieszcza się w na dolnej powierzchni kadłuba – w postaci pasa, o szerokości odpowiedniej do wielkości kadłuba, umieszczonego w poprzek powierzchni kadłuba od jego lewej tylnej części do jego prawej przedniej części. Napis STRAŻ GRANICZNA i umieszczony pod nim napis POLISH BORDER GUARD, umieszcza się, w kolorze czarnym.

§ 9. Statki powietrzne Lotnictwa Straży Granicznej w czasie wykonywania zadań służbowych w nocy można oznakować jednym pulsującym światłem niebieskim, świecącym dookoła widnokręgu, umieszczonym w miejscu, z którego będzie najlepiej widoczne,

niezależnie od świateł przewidzianych w przepisach dotyczących budowy statków powietrznych, według których zostały wydane dokumenty dopuszczenia do lotów.

§ 10. 1. W przypadkach określonych w art. 30a ust. 2 ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej można maskować oznakowania statków powietrznych Lotnictwa Straży Granicznej poprzez stosowanie znaku polskiej przynależności państwowej statku powietrznego Lotnictwa Straży Granicznej oraz dodatkowego znaku rozpoznawczego Straży Granicznej w wersji o niskiej widzialności.

2. W znaku polskiej przynależności państwowej statku powietrznego, wersji o niskiej widzialności pola czerwone są zastępowane kolorem powierzchni, na którą nanoszony jest znak, pola białe – kolorem jaśniejszym od koloru tła dopasowanym pod względem kontrastu, natomiast kolor zielony w odcieniu wypośrodkowanym kontrastem pomiędzy dwoma pozostałymi odcieniami.

3. W dodatkowym znaku rozpoznawczym przynależności do Straży Granicznej, w wersji o niskiej widzialności kolor żółty zastępowany jest kolorem wypośrodkowanym pomiędzy odcieniami zastępującymi kolory biały oraz zielony.

4. Wzór znaku polskiej przynależności państwowej statku powietrznego Straży Granicznej w wersji o niskiej widzialności jest określony w załączniku nr 8 do rozporządzenia.

5. Wzór dodatkowego znaku rozpoznawczego statku powietrznego Straży Granicznej w wersji o niskiej widzialności jest określony w załączniku nr 9 do rozporządzenia.

§ 11. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia²⁾.

**MINISTER SPRAW
WEWNĘTRZNYCH
I ADMINISTRACJI**

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 28 marca 2011 r. w sprawie wzoru flagi oraz oznakowania jednostek pływających i statków powietrznych Straży Granicznej (Dz. U. poz. 463), które traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zgodnie z art. 11 pkt 2 ustawy z dnia ... o zmianie niektórych ustaw w związku z uregulowaniem funkcjonowania lotnictwa służb porządku publicznego (Dz. U. poz. ...).

Załączniki do rozporządzenia
Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji
z dnia (Dz. U. z poz. ...)

Załącznik 1

WZÓR FLAGI STRAŻY GRANICZNEJ



Załącznik 2

WZÓR DODATKOWEGO ZNAKU ROZPOZNAWCZEGO STRAŻY GRANICZNEJ



Załącznik 3

WZÓR ZNAKU POLSKIEJ PRZYNALEŻNOŚCI PAŃSTWOWEJ STATKU POWIETRZNEGO STRAŻY GRANICZNEJ



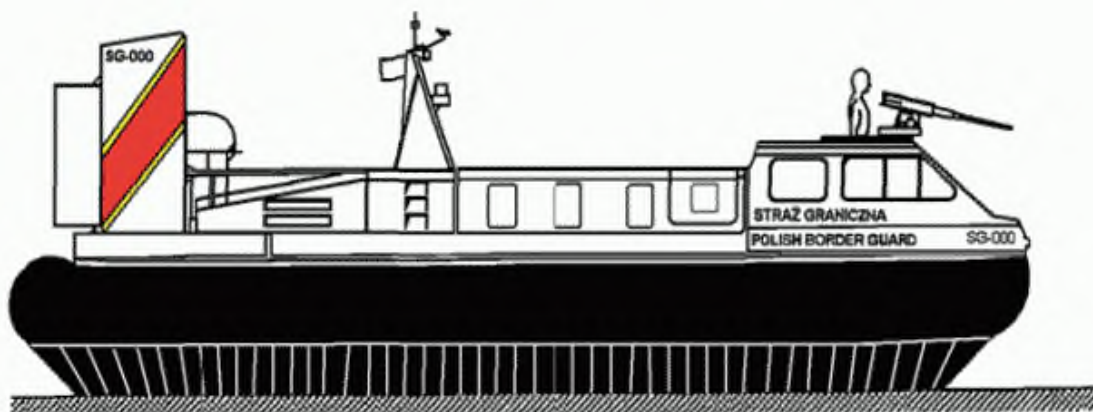
Załącznik 4

WZÓR SPOSOBU OZNAKOWANIA JEDNOSTKI PŁYWAJĄCEJ STRAŻY GRANICZNEJ



WZÓR SPOSOBU OZNAKOWANIA PODUSZKOWCA STRAŻY GRANICZNEJ

Widok z boku



WZÓR SPOSOBU OZNAKOWANIA SAMOLOTU STRAŻY GRANICZNEJ

1. Widok z góry



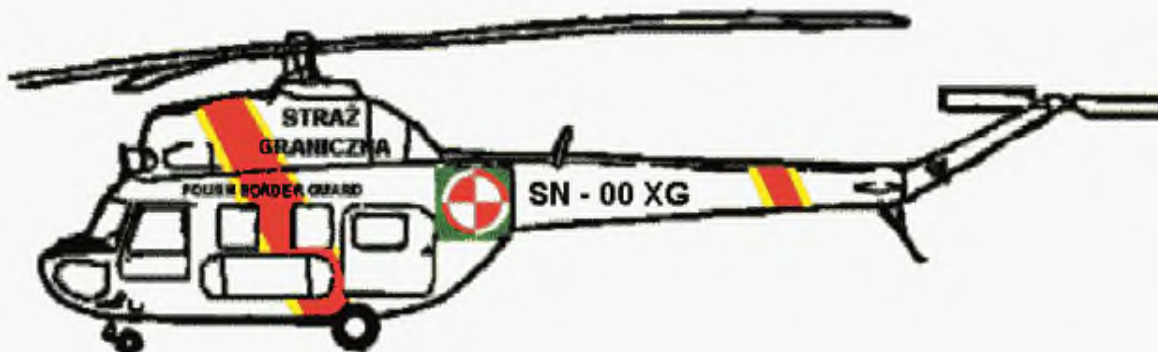
2. Widok z boku



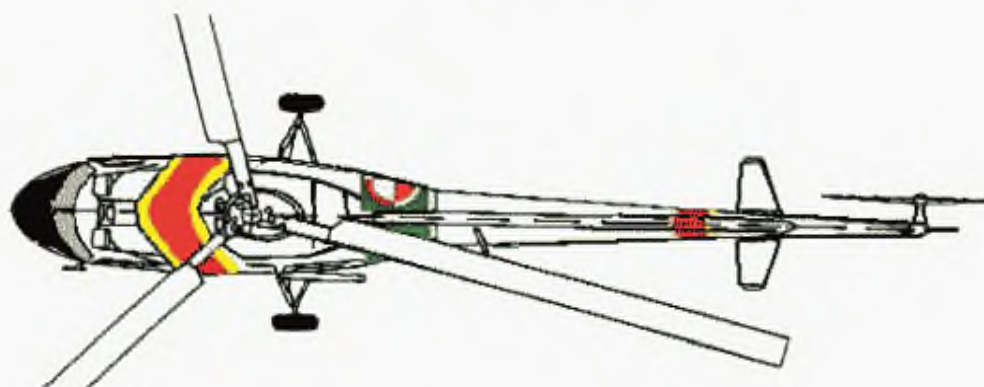
Załącznik 7

WZÓR SPOSOBU OZNAKOWANIA ŚMIGŁOWCA STRAŻY GRANICZNEJ

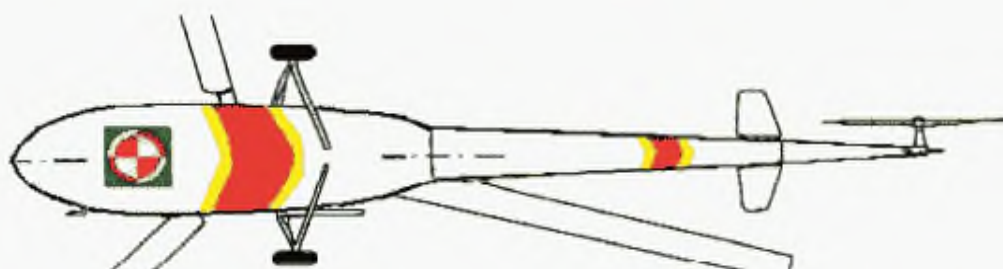
1. Widok z boku



2. Widok z góry

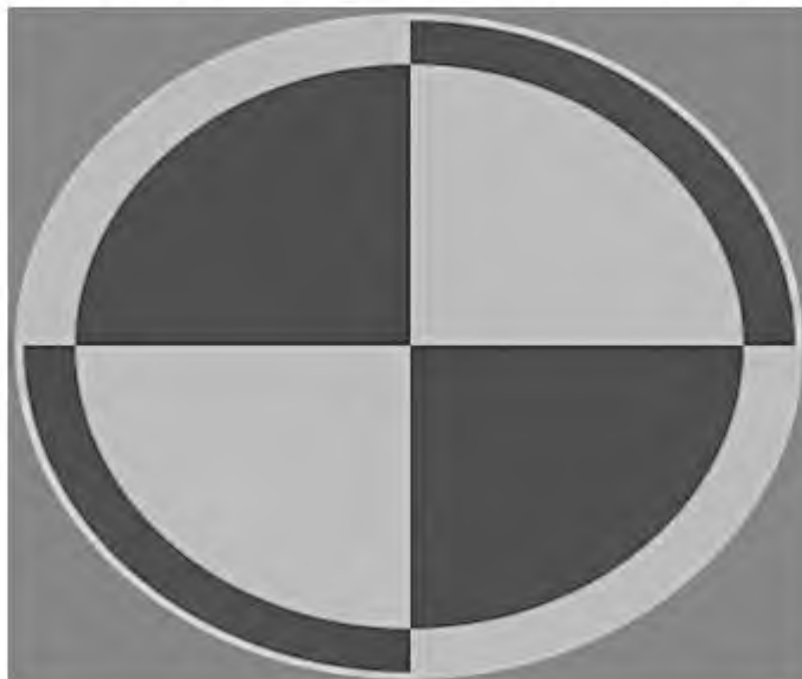


3. Widok z dołu



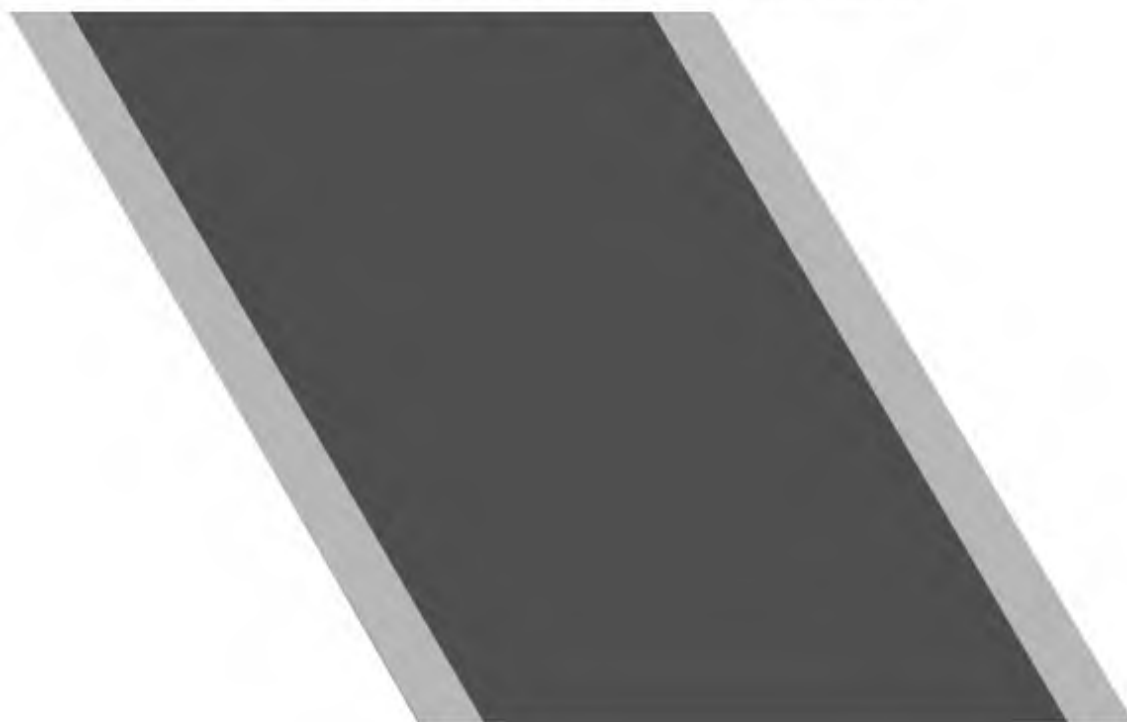
Załącznik 8

WZÓR ZNAKU PRZYNALEŻNOŚCI PAŃSTWOWEJ STATKU POWIETRZNEGO
LOTNICTWA STRAŻY GRANICZNEJ W WERSJI O NISKIEJ WIDZIALNOŚCI



Załącznik 9

WZÓR DODATKOWEGO ZNAKU ROZPOZNAWCZEGO STATKU POWIETRZNEGO
LOTNICTWA STRAŻY GRANICZNEJ W WERSJI O NISKIEJ WIDZIALNOŚCI



UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie nowego upoważnienia ustawowego, zawartego w art. 30b ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2025 r. poz. 914 i 1366), wprowadzonego ustawą z dnia ... o zmianie niektórych ustaw w związku z uregulowaniem funkcjonowania lotnictwa służb porządku publicznego (Dz. U. z ... poz. ...). Wzmiankowany przepis upoważnił ministra właściwego do spraw wewnętrznych do określenia, w drodze rozporządzenia, wzoru flagi Straży Granicznej oraz zasad jej podnoszenia, wzoru dodatkowego znaku rozpoznawczego Straży Granicznej, wzoru znaku polskiej przynależności państwowej statku powietrznego Lotnictwa Straży Granicznej, a także sposobu oznakowania jednostek pływających i statków powietrznych, w tym zasad umieszczania flagi, bandery, znaków i napisów. Upoważnienie obejmuje również możliwość określenia sposobu stosowania oznaczeń maskujących na statkach powietrznych.

Projektowane rozporządzenie zachowuje dotychczas obowiązujące na podstawie rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 28 marca 2011 r. w sprawie wzoru flagi oraz oznakowania jednostek pływających i statków powietrznych Straży Granicznej (Dz. U. z 2011 r., poz. 463) rozwiązania w zakresie oznakowania jednostek pływających oraz załogowych statków powietrznych Straży Granicznej. Jednocześnie w projekcie rozporządzenia uwzględniono po raz pierwszy na gruncie regulacji kształtujących funkcjonowanie Straży Granicznej:

- wzór dodatkowego znaku rozpoznawczego Straży Granicznej, kompilując w tym celu przepisy dotyczące dodatkowego znaku rozpoznawczym przynależności jednostek pływających do Straży Granicznej i dodatkowego znaku rozpoznawczego przynależności statków powietrznych do Lotnictwa Straży Granicznej (§ 3 projektu);
- kwestię oznakowania bezzałogowych statków powietrznych używanych przez Straż Graniczną przy uwzględnieniu różnic konstrukcyjnych i wymiarowych tych statków powietrznych i konieczności zachowania spójności ich oznakowania z załogowymi statkami powietrznymi Lotnictwa Straży Granicznej (§ 8 projektu);
- sposób maskowania oznakowań statków powietrznych Lotnictwa Straży Granicznej poprzez umieszczanie na nich znaku polskiej przynależności państwowej statku powietrznego Lotnictwa Straży Granicznej oraz dodatkowego znaku rozpoznawczego statku powietrznego Lotnictwa Straży Granicznej w wersji o niskiej widzialności, jeżeli przemawiają za tym względy bezpieczeństwa lub specyfika prowadzonych działań, w szczególności operacyjno-

rozpoznawczych (§ 10 projektu). Wzory przedmiotowych wersji znaków określono w załącznikach nr 8 oraz 9 do projektu. Rozwiązanie to umożliwia elastyczne dostosowanie oznakowania statków powietrznych Straży Granicznej do warunków operacyjnych, w których ograniczenie widoczności oznaczeń jest niezbędne dla zapewnienia skuteczności i bezpieczeństwa realizowanych zadań.

Jednocześnie projekt nie narusza przepisów prawa Unii Europejskiej dotyczących równego traktowania kobiet i mężczyzn.

Projekt nie zawiera przepisów technicznych, nie podlega zatem notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w rozporządzeniu 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.).

Projekt nie wymaga przedstawienia organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2015 r. poz. 677) oraz § 52 ust. 1 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.) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Przedmiotowa regulacja nie wywiera wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.

Nie ma możliwości podjęcia alternatywnych, w stosunku do projektowanego rozporządzenia, działań umożliwiających osiągnięcie zamierzonego celu.

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie spowoduje dodatkowych skutków finansowych dla budżetu Straży Granicznej z wyjątkiem przepisów dotyczących oznakowania bezzałogowych statków powietrznych w związku z koniecznością poniesienia kosztów związanych z ich oznakowaniem.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie wzoru flagi oraz oznakowania jednostek pływających i statków powietrznych Straży Granicznej</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Czesław Mroczek – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Pan Mariusz Cichomski – Zastępca Dyrektora Departamentu Porządku Publicznego MSWiA tel. 47 728 40 70, e-mail. sekretariat.dpp@mswia.gov.pl płk SG Arkadiusz Tywoniuk – Dyrektor Zarządu Granicznego KGSG, tel. 22 500 40 40, e-mail: zg.kg@strazgraniczna.pl</p>	<p>Data sporządzenia 11 marca 2026 r.</p> <p>Źródło art. 30b ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2025 r. poz. 914, z późn. zm.)</p> <p>Numer w wykazie prac legislacyjnych MSWiA:</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie nowego upoważnienia ustawowego zawartego w art. 30b ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2025 r. poz. 914 i 1366) wprowadzonego ustawą z dnia ... o zmianie niektórych ustaw w związku z uregulowaniem funkcjonowania lotnictwa służb porządku publicznego (Dz. U. z ... poz ...). Projektowane rozporządzenie normuje sprawy oznakowania jednostek pływających Straży Granicznej oraz statków powietrznych Lotnictwa Straży Granicznej, które dotychczas podlegały regulacji rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 28 marca 2011 r. w sprawie wzoru flagi oraz oznakowania jednostek pływających i statków powietrznych Straży Granicznej (Dz. U. poz. 463), wydanego na podstawie art. 30 ust. 2 ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej.

Projektowane rozporządzenie zachowuje dotychczasowe rozwiązania w zakresie oznakowania jednostek pływających oraz załogowych statków powietrznych Straży Granicznej, uzupełniając je o obowiązujący wzór dodatkowego znaku rozpoznawczego Straży Granicznej, zasady oznakowania bezzałogowych statków powietrznych oraz przepisy dotyczące możliwości stosowania oznaczeń maskujących statków powietrznych.

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

Rekomendowanym rozwiązaniem jest opracowanie nowego rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie wzoru flagi oraz oznakowania jednostek pływających i statków powietrznych Straży Granicznej. Projektowane rozporządzenie zachowuje dotychczas obowiązujące na podstawie rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 28 marca 2011 r. w sprawie wzoru flagi oraz oznakowania jednostek pływających i statków powietrznych Straży Granicznej (Dz. U. poz. 463) rozwiązania w zakresie oznakowania jednostek pływających oraz załogowych statków powietrznych Straży Granicznej. Dodatkowo w projekcie uwzględniono:

- wzór dodatkowego znaku rozpoznawczego Straży Granicznej, kompilując w tym celu przepisy dotyczące dodatkowego znaku rozpoznawczym przynależności jednostek pływających do Straży Granicznej i dodatkowego znaku rozpoznawczego przynależności statków powietrznych do Lotnictwa Straży Granicznej;
- kwestię oznakowania bezzałogowych statków powietrznych używanych przez Straż Graniczną przy uwzględnieniu różnic konstrukcyjnych i wymiarowych tych statków powietrznych i konieczności zachowania spójności ich oznakowania z załogowymi statkami powietrznymi Lotnictwa Straży Granicznej;

- sposób maskowania oznakowań statków powietrznych Lotnictwa Straży Granicznej poprzez umieszczanie na nich znaku polskiej przynależności państwowej statku powietrznego Lotnictwa Straży Granicznej oraz dodatkowego znaku rozpoznawczego statku powietrznego Lotnictwa Straży Granicznej w wersji o niskiej widzialności, jeżeli przemawiają za tym względy bezpieczeństwa lub specyfika prowadzonych działań, w szczególności operacyjno- rozpoznawczych. Wzory przedmiotowych wersji znaków określono w załącznikach nr 8 oraz 9 do projektu. Rozwiązanie to umożliwi elastyczne dostosowanie oznakowania statków powietrznych Straży Granicznej do warunków operacyjnych, w których ograniczenie widoczności oznaczeń jest niezbędne dla zapewnienia skuteczności i bezpieczeństwa realizowanych zadań.

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

Regulacja dotyczy wyłącznie prawa wewnętrznego – odstąpiono od przeprowadzenia analizy prawno-porównawczej z rozwiązaniami obowiązującymi w innych krajach.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
komendanci oddziałów Straży Granicznej, Komendant Centrum Szkolenia Straży Granicznej w Kętrzynie, Komendant Biura Spraw Wewnętrznych Straży Granicznej	9 komendantów oddziałów Straży Granicznej i podlegli komendanci placówek i dywizjonów oraz Komendant Centrum Szkolenia Straży Granicznej w Kętrzynie, Komendant Biura Spraw Wewnętrznych Straży Granicznej	Dane własne	Dostosowanie oznakowania jednostek pływających do wzorów flag i oznaczeń oraz oznakowania bezzałogowych statków powietrznych przewidzianych w projekcie.
Komendant Główny Straży Granicznej	Dyrektor Zarządu Operacyjno – Sledczego Komendy Głównej Straży Granicznej	Dane własne	Dostosowanie oznakowania bezzałogowych statków powietrznych przewidzianych w projekcie.
Biuro Lotnictwa Straży Granicznej	Dyrektor Biura Lotnictwa Straży Granicznej	Dane własne	Dostosowanie oznakowania statków powietrznych do wzorów flag i oznaczeń przewidzianych w projekcie.

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

Projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny zgodnie z § 52 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.) 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).

Mając na uwadze charakter regulacji i fakt, że dotyczy ona wyłącznie Straży Granicznej, nie jest zasadne prowadzenie konsultacji publicznych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2024 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													

budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

Źródła finansowania	Projektowane rozporządzenie nie spowoduje skutków finansowych dla budżetu państwa.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Wprowadzenie przepisów dotyczących oznakowania bezzałogowych statków powietrznych może wiązać się z koniecznością poniesienia kosztów związanych z ich oznakowaniem. Na obecnym etapie nie jest możliwe dokładne określenie wysokości tych kosztów, będą one uzależnione od parametrów technicznych poszczególnych statków.</p> <p>Przedmiotowe koszty zostaną pokryte w ramach budżetu danej jednostki organizacyjnej Straży Granicznej, w której posiadaniu znajdują się bezzałogowe statki powietrzne.</p> <p>Natomiast wprowadzenie wzoru znaku polskiej przynależności państwowej statku powietrznego Lotnictwa Straży Granicznej oraz wzoru dodatkowego znaku rozpoznawczego statku powietrznego Lotnictwa Straży Granicznej w wersji o niskiej widzialności nie będzie wiązało się z dodatkowymi kosztami dla budżetu Straży Granicznej. Będzie one wykonywane w ramach malowania sprzętu lub jego bieżącej konserwacji.</p>

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 2024 r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	-						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	osoby niepełnosprawne, osoby starsze							
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw, a zwłaszcza mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców, jak również na sytuację i rozwój regionalny.</p> <p>Regulacja nie wpłynie na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, a także na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.</p>
--	--

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz: nie dotyczy

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowane regulacje nie wpłyną na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu | Projekt nie będzie miał wpływu na pozostałe obszary.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Ze względu na charakter wprowadzanej regulacji nie jest planowana ewaluacja efektów projektu, a tym samym nie przewiduje się stosowania mierników ewaluacji.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak załączników.