

15 stycznia 2026 r

PETYCJA

na podstawie art. 63 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej
oraz ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach

Adresat:
Minister Infrastruktury

Dotyczy: ujednolicenia zasad języka państwowych egzaminów teoretycznych (ECQB i krajowa baza) – w szczególności CPL i skutków dla ścieżki FI.

I. Wnioski

Wnoszę o:

1. uchylenie § 23 ust. 3 oraz zmiana § 23 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2018 r. w sprawie egzaminów państwowych na licencje, świadectwa kwalifikacji oraz uprawnienia do nich wpisywane (tekst jedn. Dz.U. 2021 poz. 1678) poprzez wprowadzenie jednolitej zasady, zgodnie z którą wszystkie egzaminy teoretyczne są przeprowadzane w języku polskim, a dodatkowo mogą być przeprowadzane w języku angielskim, przy czym wyboru wersji językowej dokonuje kandydat, oraz poprzez objęcie tą zasadą również egzaminów przeprowadzanych z wykorzystaniem Europejskiego Centralnego Banku Pytań (ECQB).
 2. podjęcie **działań nadzorczych** wobec Urzędu Lotnictwa Cywilnego w celu zapewnienia zgodnego z prawem i proporcjonalnego stosowania przepisów oraz zaprzestania praktyk, które ograniczają rynek i dostęp do zawodu bez wykazania związku z bezpieczeństwem.
-

II. Zakres petycji – CPL oraz FI

Petycja dotyczy wprost **egzaminu teoretycznego na licencję pilota zawodowego CPL**, a jednocześnie dotyczy **instruktora szkolenia praktycznego FI**, ponieważ:

- kandydaci na FI muszą wykazać wiedzę na poziomie CPL,
- zgodnie z **FCL.915.FI lit. b) pkt 2) Rozporządzenia Komisji UE nr 1178/2011** odbywa się to poprzez **państwowy egzamin teoretyczny CPL**,
- narzucenie języka angielskiego na tym etapie **blokuje lub znacząco utrudnia ścieżkę instruktorską**.

W efekcie regulacja, która formalnie dotyczy CPL, **pośrednio, lecz realnie ogranicza dostępność instruktorów FI**, szkolących do PPL w Polsce.

III. Istota problemu

Zgodnie z § 23 ust. 3 rozporządzenia:

„Egzamin teoretyczny z wykorzystaniem Europejskiego Centralnego Banku Pytań (ECQB) jest przeprowadzany w języku angielskim.”

Oznacza to, że państwowy egzamin z wiedzy teoretycznej (w tym CPL) jest w Polsce **obowiązkowo przeprowadzany wyłącznie w języku obcym**, niezależnie od tego, czy przyszła działalność pilota lub instruktora będzie wykonywana w środowisku krajowym, w języku polskim.

IV. To nie jest spór o rolę języka angielskiego w lotnictwie

Petycja **nie kwestionuje**:

- roli języka angielskiego w lotnictwie,
- standardów ICAO,
- wymogów dotyczących łączności radiowej i operacji międzynarodowych.

Egzamin teoretyczny CPL **nie jest egzaminem językowym**. Weryfikacja biegłości językowej odbywa się w odrębnych procedurach (ICAO). Tymczasem obecna regulacja powoduje, że państwowy egzamin z wiedzy **de facto bada kompetencje językowe**, mimo że nie jest to jego funkcja.

V. Ustawa o języku polskim

Zgodnie z art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 7 października 1999 r. o języku polskim, wymaga aby:

„Podmioty wykonujące zadania publiczne na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej dokonują wszelkich czynności urzędowych oraz składają oświadczenia woli w języku polskim, chyba że przepisy szczególne stanowią inaczej.”

Państwowy egzamin CPL, organizowany przez organ administracji publicznej, jest czynnością wykonywaną w ramach zadań publicznych. Wprowadzenie obowiązku przeprowadzania takiego egzaminu **wyłącznie w języku obcym aktem podustawowym**, bez wyraźnej podstawy ustawowej, pozostaje w sprzeczności z zasadami wynikającymi z ustawy o języku polskim oraz z hierarchią źródeł prawa.

VI. Praktyka innych państw

W wielu państwach UE np. Niemczech egzaminy teoretyczne na licencję CPL są przeprowadzane:

- w języku państwowym,
- lub z możliwością wyboru języka (krajowy / angielski),

przy jednoczesnym pełnym utrzymaniu wymogów ICAO w zakresie biegłości językowej. Polska przyjęła rozwiązanie bardziej restrykcyjne, które **nie jest konieczne ani z punktu widzenia bezpieczeństwa, ani prawa unijnego**.

VII. Interwencja RPO i późniejsze „zabetonowanie” stanu rzeczy

W piśmie Biura Rzecznika Praw Obywatelskich z dnia 18 sierpnia 2016 r. (sygn. V.711.3.2016.TS) przekazano stanowisko ULC, zgodnie z którym:

„Organ nadzoru ma możliwość wyboru języka, w którym przeprowadzany jest egzamin państwowy”.

kandydatów o dokonanym wyborze. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego podjął decyzję, że egzaminy na licencję zawodowego pilota samolotowego będą odbywać się w języku angielskim, gdyż w języku tym komunikują się piloci w ruchu międzynarodowym, a na etapie egzaminu państwowego nie sposób jest ustalić, czy przyszły pilot będzie wykonywał loty tylko w polskiej przestrzeni, czy też również w przestrzeni innych krajów.

Oznacza to, że język egzaminu **nie był obiektywnie narzucony**, lecz wynikał z decyzji i praktyki organu nadzoru. W kolejnych latach, zamiast realnie rozwiązać problem (np. przez dopuszczenie języka polskiego), do rozporządzenia wprowadzono jednoznaczny zapis o wyłączności języka angielskiego, co w praktyce wygląda na legislacyjne „usankcjonowanie” dotychczasowej praktyki – w tym także **uniknięcie obowiązku przygotowania polskiej wersji ECQB**.

ULC w praktyce **ustawia rozporządzenia pod siebie**: język egzaminów reguluje nie według potrzeb bezpieczeństwa, tylko według własnej wygody i kosztów (np. „żeby nie tłumaczyć”). Gdy przepis jest korzystny – ULC go egzekwuje bez wyjątków, a gdy przeszkadza – potrafi go „obejść” w praktyce. Efekt to prawo szyte pod urząd, a nie pod obywatela i rynek.

Jednocześnie ULC w korespondencji i sporach odwołuje się do brzmienia rozporządzenia, przerzucając odpowiedzialność na Ministerstwo.

VIII. Szkody rynkowe i systemowe

Należy jeszcze raz wyraźnie odróżnić **język przeprowadzania egzaminu teoretycznego** od **biegłości językowej według skali ICAO**. Biegłość językowa (ICAO) dotyczy zdolności do

bezpiecznej komunikacji operacyjnej i jest weryfikowana w odrębnych, wyspecjalizowanych procedurach. Egzamin teoretyczny CPL nie służy ocenie tej biegłości, lecz sprawdzeniu wiedzy merytorycznej z wielu dziedzin lotniczych. Język angielski w lotnictwie jest niewątpliwie kluczowy, jednak **nie w tym miejscu systemu** – problemem nie jest sama znajomość języka angielskiego, lecz administracyjne wymuszenie jego użycia na państwowym egzaminie z wiedzy, bez związku z funkcją tego egzaminu i bez podstawy ustawowej.

Utrzymywanie § 23 ust. 3 powoduje realne szkody rynkowe:

1. **Ograniczenie dostępu do CPL w segmencie krajowym**
Kandydaci zdolni do pracy w Polsce są eliminowani z powodów niemerytorycznych.
2. **Blokadę ścieżki instruktorskiej FI**
Wymóg językowy na etapie CPL ogranicza dopływ nowych instruktorów FI, co bezpośrednio uderza w rynek szkoleń PPL+.
3. **Wzrost kosztów i barier wejścia**
Ciężar egzaminu przesunął się z wiedzy lotniczej na kompetencje językowe, nieadekwatne do przyszłej pracy.
4. **Oslabienie krajowego rynku szkoleniowego**
Spada liczba kandydatów, rosną koszty, część osób wybiera szkolenie poza Polską.
5. **Brak proporcjonalności regulacji**
Środek ten nie został powiązany z analizą ryzyka ani wykazaniem wpływu na bezpieczeństwo.

W efekcie regulacja nie zwiększa bezpieczeństwa, lecz **pełni funkcję administracyjnej bariery wejścia na rynek**.

IX. Nadmierna swoboda organu w kształtowaniu języka egzaminów

Dla równowagi warto wskazać „odwrotny” problem: w niektórych obszarach system jest **usztyniony na wyłączność języka polskiego**, co również jest błędem. Co gorsza, **rozporządzenie w praktyce zostawia ULC zbyt dużą swobodę** w kształtowaniu języka egzaminów (raz „jest po polsku”, raz „może być po angielsku”, a gdzie indziej „musi być po angielsku”), zamiast wprowadzać spójną zasadę wynikającą z ustawy i stosowaną jednolicie. Przykładowo osoba spoza Polski, nawet mieszkająca w Polsce, praktycznie nie ma realnej drogi do uzyskania uprawnienia instruktora spadochronowego, bo egzamin opiera się na krajowej bazie pytań dostępnej wyłącznie po polsku, a udział tłumacza jest wykluczony. Nie da się też łatwo uzupełnić braków kadrą z zagranicy, bo wymagane jest krajowe świadectwo kwalifikacji oraz wpisy/uprawnienia w nim, których cudzoziemcy z reguły nie posiadają. W efekcie na bardzo małym rynku instruktorów spadochronowych podaż rośnie wolno (dojście do poziomu instruktorskiego trwa co najmniej jeden sezon), podczas gdy zapotrzebowanie rośnie szybciej.

X. Podsumowanie

Nie kwestionując znaczenia języka angielskiego w lotnictwie, wnoszę o zmianę regulacji, która w obecnym kształcie:

- narusza zasadę proporcjonalności,
- pozostaje w konflikcie z ustawą o języku polskim,
- szkodzi rynkowi i dostępności kadr,
- pośrednio ogranicza rozwój szkolenia lotniczego w Polsce.

Wnoszę jak na wstępie

Z poważaniem,

/podpis elektroniczny/

Proszę o odpowiedź na moją skrzynkę e-puap. Nie wyrażam zgody na podstawie Ustawy o petycjach i Ustawie o dostępie do informacji publicznej na publikację, udostępnienia, powielenia i utrwalania danych i danej pojedynczej: imienia i nazwiska, loginu konta, adresu, adresu e-mailowego, miejscowości sporządzenia

