

, dnia 1 lipca 2025 r.

Ministerstwo Infrastruktury ul. Chałubińskiego 4/6 00-928 Warszawa

Działając w trybie Ustawy o petycjach z dnia 11 lipca 2014 r. (tj. Dz. U. z 2018 r. poz. 870), przedkładam petycję w celu podjęcia kroków w interesie publicznym i usprawnienia systemu prawnego.

[Przedmiot petycji]: Petycja w sprawie zawieszenia opt-out z art. 2 ust. 8 Rozporządzenia Bazowego (Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139) oraz konieczności uporządkowania krajowych regulacji dotyczących statków powietrznych o MTOM od 451 kg do 600 kg (lądowych) i od 496 kg do 650 kg (wodnych).

Uzasadnienie

Szanowny Panie Ministrze,

Opt-out zgłoszony przez Polskę był jednym z najważniejszych i najbardziej oczekiwanych kroków deregulacyjnych w lotnictwie cywilnym po 2018 roku. Miał on na celu umożliwienie szybszego rozwoju sektora lekkiego lotnictwa cywilnego (w szczególności ultralekkiego) poprzez uproszczenie przepisów i zmniejszenie kosztów administracyjnych dla operatorów i pilotów. Państwa takie jak Czechy, Niemcy, Holandia czy Włochy skutecznie wdrożyły opt-out w sposób spójny z interesem **rynku, bezpieczeństwa i efektywności nadzoru**.

Tymczasem w Polsce opt-out – zamiast ułatwić działalność i uporządkować odpowiedzialność – doprowadził do **chaosu prawnego**. Brak przepisów wykonawczych uniemożliwił rozwój rynku, ograniczył liczbę szkoleń i operacji w sektorze lekkiego lotnictwa, a jednocześnie stworzył **poważne ryzyko operacyjne i nadzorcze**, wynikające z braku jednoznacznej podstawy prawnej do korzystania z licencji i świadectw kwalifikacji w odniesieniu do objętych opt-outem statków powietrznych.

Status regulacyjny po zastosowaniu opt-outu oraz wynikające konsekwencje

1. **Polska formalnie zgłosiła opt-out** na podstawie art. 2 ust. 8 Rozporządzenia Bazowego, notyfikując Komisji Europejskiej oraz EASA wyłączenie spod przepisów unijnych statków powietrznych do 600 kg (650 kg dla wodnych). Zgłoszenie to zostało przyjęte do wiadomości dnia 29 września 2022 r. i od tego momentu **odpowiedzialność za regulacje oraz nadzór** nad tą kategorią statków powietrznych spoczywa na władzach polskich.
2. **Polska nie dostosowała krajowego prawa** do tej sytuacji, powodując powstanie luki prawnej. Należy ustalić przyczyny braku dostosowania prawa krajowego po zgłoszeniu opt-outu oraz **wyciągnąć konsekwencje służbowe i polityczne** wobec osób odpowiedzialnych za ten stan.

3. **Niewłaściwa implementacja Rozporządzenia** Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 września 2013 r. (Dz.U. z 2021 r. poz. 1713): § 37 ogranicza użycie uprawnień na klasę jednosilnikowych samolotów tłokowych SEP(L)/SEP(S) z licencji EASA: PPL, CPL i ATPL **tylko** do statków określonych w Załączniku I Rozporządzenia Bazowego, czyli o dopuszczalnej masie startowej 450 kg dla ultralekkich statków powietrznych lądowych i 495 kg dla wodnych. Przepisy nie przewidują też stosowania **licencji pilota lekkich statków powietrznych LAPL**, mimo że ich system oparty na **bieżącej praktyce (recent experience)** zamiast cyklicznych przedłużeń uprawnień, jest zgodny z celem Rozporządzenia Bazowego – uproszczenia i proporcjonalności.
4. Zgodnie z treścią Rozporządzenia Bazowego, **nie ma ono zastosowania** wobec statków wyraźnie z niego wyłączonych – zarówno przez jego art. 2 ust. 3 (Załącznik I), jak i przez opt-out z art. 2 ust. 8. W tych przypadkach wyłączną podstawą regulacji powinny być **przepisy krajowe zgodne z ICAO (SARP)**. Licencje UE mogą mieć zastosowanie **tylko wtedy, gdy wyraźnie dopuszczają na to przepisy krajowe**.
5. **Krajowe rozporządzenia o świadectwach kwalifikacji** nie przewidują elastycznych rozwiązań dla rekreacyjnego lotnictwa lekkiego – np. w zakresie bieżącej praktyki, jaką przewiduje Part-FCL. W efekcie **krajowy reżim jest bardziej rygorystyczny niż przepisy UE**, co jest sprzeczne z celem opt-outu i zasadą proporcjonalności.
6. **Art. 95 ust. 2 pkt 4 ustawy Prawo lotnicze** oraz Rozporządzenie w sprawie świadectw kwalifikacji (Dz. U. z 2023 r. poz. 167) przewidują **jednolity limit masy startowej 495 kg** (bez rozróżnienia na lądowe i wodne czyli z naruszeniem prawa UE), co **wyklucza statki objęte opt-outem z krajowego systemu uprawnień**.
7. **W efekcie powstała luka prawna**: statki powietrzne objęte opt-outem nie mogą być legalnie pilotowane **ani na podstawie licencji UE** (ponieważ zostały wyłączone z zakresu stosowania Rozporządzenia Bazowego i brakuje przepisów krajowych upoważniających do ich użycia), **ani na podstawie krajowych świadectw kwalifikacji** (ponieważ przekraczają limit MTOM 495 kg). Taki stan narusza **zasadę pewności prawa**, hamuje rozwój rynku i tworzy potencjalne **zagrożenie operacyjne**.
8. **Komunikaty ULC (np. z 1 marca 2023 r.) wprowadziły środowisko w błąd**, sugerując legalność operowania na statkach objętych opt-outem, mimo że brak jest podstawy prawnej w przepisach krajowych.

Postulaty

1. **Zawiesić formalnie opt-out** do czasu dostosowania prawa krajowego – ponieważ jego utrzymanie bez odpowiednich przepisów krajowych nie doprowadziło do uproszczenia przepisów, a wywołało chaos prawny, stagnację rynku i zagrożenie dla bezpieczeństwa operacyjnego.
2. **Ustalić przyczyny braku wdrożenia przepisów krajowych** po zgłoszeniu opt-outu oraz **pociągnąć do odpowiedzialności** osoby odpowiedzialne za ten stan rzeczy.
3. **Bezwzględnie znowelizować ustawę Prawo lotnicze oraz akty wykonawcze**, w celu:
 - o legalizacji eksploatacji statków objętych opt-outem,
 - o oraz wdrożenia zasad proporcjonalnych i racjonalnych kosztowo zgodnie z celem Rozporządzenia Bazowego.

4. **Wyraźnie dopuścić w przepisach krajowych możliwość korzystania z licencji EASA (w tym LAPL) do wykonywania lotów na statkach powietrznych objętych opt-outem, z uwzględnieniem wymogów bieżącej praktyki.**
 5. **Wstrzymać wszelkie działania represyjne wobec pilotów,** którzy działali w dobrej wierze, nie mogąc jednoznacznie określić stanu prawnego.
-

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

