

, 1 maja 2026 rok

Wnoszący petycję:

Adresat: Ministerstwo Infrastruktury

ul. Chałubińskiego 4/6

00-928 Warszawa

PETYCJA W INTERESIE PUBLICZNYM

w sprawie pilnego przywrócenia praworządności w polskiej przestrzeni powietrznej oraz zaprzestania systemowej prywatyzacji dobra wspólnego poprzez nowelizację wadliwych przepisów dotyczących stref ATZ.

Działając na podstawie art. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach, niniejszym wnoszę o niezwłoczną nowelizację **Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 grudnia 2018 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni (Dz.U. 2019 poz. 619)**.

Wnoszę o to, aby polska legislacja zaczęła respektować nadrzędne definicje unijne oraz zaprzestała sankcjonowania tzw. „ideologii folwarku” w przestrzeni niekontrolowanej, w szczególności poprzez:

1. **Bezwzględne dostosowanie § 5 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia do definicji unijnej** poprzez usunięcie sformułowania „oraz zadań szkoleniowych”.
2. **Uchylenie § 16 ust. 5** w zakresie wymogu „uzgodnienia” lotu w klasie G.
3. **Dostosowanie wymiarów stref ATZ (pionowych i bocznych) do standardów ICAO**, ograniczając je wyłącznie do rzeczywistego obszaru ochrony ruchu lotniskowego (kręgu).

UZASADNIENIE

I. **Naruszenie zasady równego dostępu do przestrzeni (Art. 119 PL)** Zgodnie z Art. 119 ust. 1 ustawy Prawo lotnicze: „*Polska przestrzeń powietrzna jest dostępna na równych*

prawach dla wszystkich jej użytkowników [...] przy zachowaniu przepisów niniejszej ustawy oraz wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych". Obecny model ATZ w Polsce stanowi zaprzeczenie tej zasady. Państwo polskie abdykowało z roli bezstronnego zarządcy, dając „podmiotom uprawnionym” narzędzie do bezprawnego grodzenia nieba. Przestrzeń powietrzna – będąca dobrem wspólnym – została potraktowana jak prywatne pole, które można dowolnie anektować pod interesy komercyjne.

II. Sprzeczność z Rozporządzeniem Wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012 (SERA)
Zgodnie z Art. 288 TFUE oraz Art. 91 ust. 3 Konstytucji RP, przepisy Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiającego wspólne zasady w odniesieniu do ruchu lotniczego i przepisy operacyjne dotyczące służb i procedur żeglugi powietrznej (SERA) wiążą w całości i są bezpośrednio stosowane. Polska dokonała w krajowym rozporządzeniu (§ 5 ust. 1 pkt 2) bezprawnej redefinicji, rozszerzając przeznaczenie strefy o cele szkoleniowe:

- **Definicja krajowa (§ 5.1 pkt 2):** „ATZ stanowiąca przestrzeń [...] niezbędną do wykonania procedur startów i lądowań **oraz zadań szkoleniowych**”.
- **Definicja unijna (SERA Art. 2 pkt 115):** „Ruch lotniskowy oznacza wszelki ruch na polu manewrowym lotniska i ruch wszystkich statków powietrznych wykonujących loty w sąsiedztwie lotniska. Statek powietrzny wykonujący loty w sąsiedztwie lotniska oznacza **m.in. statek wchodzący w krąg nadlotniskowy lub go opuszczający**”.

Wbrew błędnym opiniom, zwrot „m.in.” w prawie unijnym służy wyłącznie doprecyzowaniu ochrony kręgu nadlotniskowego. Państwo nie posiada kompetencji do „poprawiania” rozporządzeń unijnych poprzez dopisywanie zadań szkoleniowych do definicji ruchu lotniskowego.

III. Standardy ICAO (Aneks 2) a systemowa aneksja wysokości i granic bocznych
Standard międzynarodowy precyzuje, co oznacza „poblże” lotniska. Zgodnie z **Aneksem 2 do Konwencji Chicagowskiej**: „Statek powietrzny jest w pobliżu lotniska, gdy znajduje się w kręgu nadlotniskowym, względnie wchodzi w ten krąg lub z niego wychodzi”. W Polsce strefy ATZ powszechnie i nieuzasadnienie sięgają **6500 stóp AMSL** i posiadają rozległe, amorficzne granice boczne. Jest to drastyczne odejście od standardów światowych (walec o promieniu 2-2,5 NM do 2000 ft AGL) i stanowi nielegalne grodzenie przestrzeni tranzytowej klasy G.

Praktyka ta jest jawnym przejawem **rażącej niegospodarności w zarządzaniu dobrem publicznym**, jakim jest przestrzeń powietrzna. Przekazywanie w wyłączny zarząd podmiotom trzecim ogromnych wolumenów przestrzeni, które nie mają żadnego obiektywnego związku z bezpieczeństwem operacji lotniskowych, stanowi bezpodstawne uszczuplenie zasobów Skarbu Państwa na rzecz interesów komercyjnych wybranych podmiotów, co stoi w sprzeczności z misją organów administracji lotniczej.

IV. Skutek prawny „uzgodnienia” jako zakazanego zezwolenia (Clearance) Przepis § 16 ust. 5 krajowego rozporządzenia nakłada obowiązek „uzgodnienia” lotu. Należy odrzucić argumentację, jakoby nie było to zezwolenie (*ATC clearance*):

1. Jeśli bez „uzgodnienia” wlot jest karalny (**Art. 212 PL – do 5 lat więzienia**), to jest to de facto zezwolenie.

2. Przepis **SERA.6001 (a)(7)** mówi jasno: w klasie G zezwolenia nie istnieją. Próba nazwania zgody „uzgodnieniem” to prawnie nieskuteczne obejście prawa UE.
3. Przepisy nie określają **formy tego uzgodnienia**, co przy masowym stosowaniu w AIP wymogu „**24 HR przed**” czyni ten wymóg całkowicie arbitralnym i niemożliwym do spełnienia.

V. Hierarchia pojęć: Standardised Rules vs Local Provisions W debacie publicznej organy często błędnie powołują się na możliwość wprowadzania przepisów lokalnych (*provisions*). Należy jednak ściśle rozróżnić te pojęcia w strukturze SERA:

- **Standardised Rules (Wspólne Zasady)**: To fundamenty systemu (np. definicja ATZ, zasady ruchu w klasie G), które **muszą być identyczne w całej UE**, aby zapewnić jednolitość i bezpieczeństwo. Tu nie ma miejsca na radosną twórczość krajową.
- **Local Provisions (Przepisy szczególne lokalne)**: To techniczne upoważnienia do stosowania specyficznych procedur, które **nie dają państwu prawa do zmiany fundamentalnych zasad (Rules)**. Państwo nie może za pomocą *provisions* wywracać do góry nogami definicji ruchu lotniskowego ani charakteru przestrzeni niekontrolowanej. Każda taka próba jest błędem prawnym.

VI. Naruszenie Art. 38 Konwencji Chicagowskiej: Polska okłamuje międzynarodową społeczność lotniczą. W oficjalnym wykazie różnic (**AIP GEN 1.7**) zatajono fakt, że nasze prawo krajowe stosuje samowolną definicję ATZ (sprzeczną z **Aneks 2 ICAO**) oraz bezprawnie wymusza „uzgodnienia” w klasie G. To nienotyfikowane, a przez to nielegalne odstąpienie od standardów światowych, które Polska zobowiązała się przestrzegać.

VII. Przyznanie rozszerzenia przez organ oraz konsekwencje prawne

W odpowiedzi na petycję z dnia 6 maja 2026 r. Minister Infrastruktury wskazał, że loty szkoleniowe wpisują się w definicję ruchu lotniczego, a jednocześnie stwierdził, że § 5 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia **rozszerza wykorzystanie ATZ ponad definicje wynikające z przepisów rozporządzenia SERA**.

Stanowisko to stanowi **bezpośrednie przyznanie, że przepis krajowy wykracza poza zakres regulacji unijnej**.

Należy podkreślić, że rozporządzenie SERA (*Standardised European Rules of the Air*) ustanawia **ujednolicone reguły (standardised rules)** obowiązujące jednolicie na obszarze całej Unii Europejskiej. Zgodnie z art. 288 TFUE przepisy te **wiążą w całości i podlegają bezpośredniemu stosowaniu**, a państwa członkowskie nie posiadają kompetencji do ich rozszerzania ani modyfikowania.

Skoro zatem – jak przyznaje sam organ – przepis krajowy **rozszerza zakres ATZ względem SERA**, to nie stanowi on doprecyzowania, lecz **niedopuszczalną modyfikację normy unijnej**, a w konsekwencji jest **nieskuteczny w świetle zasady pierwszeństwa prawa Unii Europejskiej**.

W przypadku braku niezwłocznego podjęcia działań legislacyjnych zmierzających do usunięcia wskazanych niezgodności, sprawa zostanie skierowana do Komisja Europejska w trybie skargi na naruszenie prawa Unii Europejskiej przez Rzeczpospolitą Polską.

Podsumowanie Obecna konstrukcja prawna stref ATZ w Polsce jest dotknięta wadą nieważności w zakresie, w jakim wykracza poza ramy określone przez prawo unijne i umowy międzynarodowe. Sankcjonowanie „ideologii folwarku” – polegającej na uznaniowej prywatyzacji przestrzeni klasy G pod pretekstem zadań szkoleniowych oraz wymuszaniu nielegalnych w tej klasie zezwoleń pod nazwą „uzgodnień” – stanowi bezpośrednie naruszenie **Art. 119 ust. 1 Prawa lotniczego** oraz konstytucyjnej zasady zaufania obywatela do państwa.

Utrzymywanie przepisów krajowych sprzecznych z bezpośrednio stosownym **Rozporządzeniem SERA** oraz zatajanie tych różnic przed ICAO w **AIP GEN 1.7** naraża Rzeczpospolitą Polską na odpowiedzialność odszkodowawczą oraz sankcje ze strony organów nadzorczych Unii Europejskiej. Niniejsza petycja jest wezwaniem do przywrócenia elementarnej praworządności, usunięcia barier administracyjnych dla swobody lotów w przestrzeni niekontrolowanej oraz dostosowania polskich procedur do cywilizowanych standardów światowych.

Wnoszę o niezwłoczne podjęcie prac legislacyjnych w celu wyeliminowania wskazanych uchybień.

Z poważaniem,

Proszę o odpowiedź na moją skrzynkę e-puap. Nie wyrażam zgody na publikację danych osobowych, z wyłączeniem obowiązków wynikających z ustawy o petycjach.